Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 15 / 23. MÄRZ 2022

Formel-1-Neustart in Bahrain

Ferrari schockt die Konkurrenz

NEU F1-Statistik mit noch mehr Infos!

IndyCar: Sieg für Newgarden

Entscheidung im Endspurt

Formel 2: Auftakt in Bahrain

Pourchaire-Jubel nach Vips-Drama

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 15



WEC: 1000 Meilen von Sebring

Toyota eingebremst, Pole & Sieg für Alpine



MotoGP: Indonesien

KTM-Fans feiern nach Oliveiras Husarenritt



IMSA: 12h-Rennen Sebring

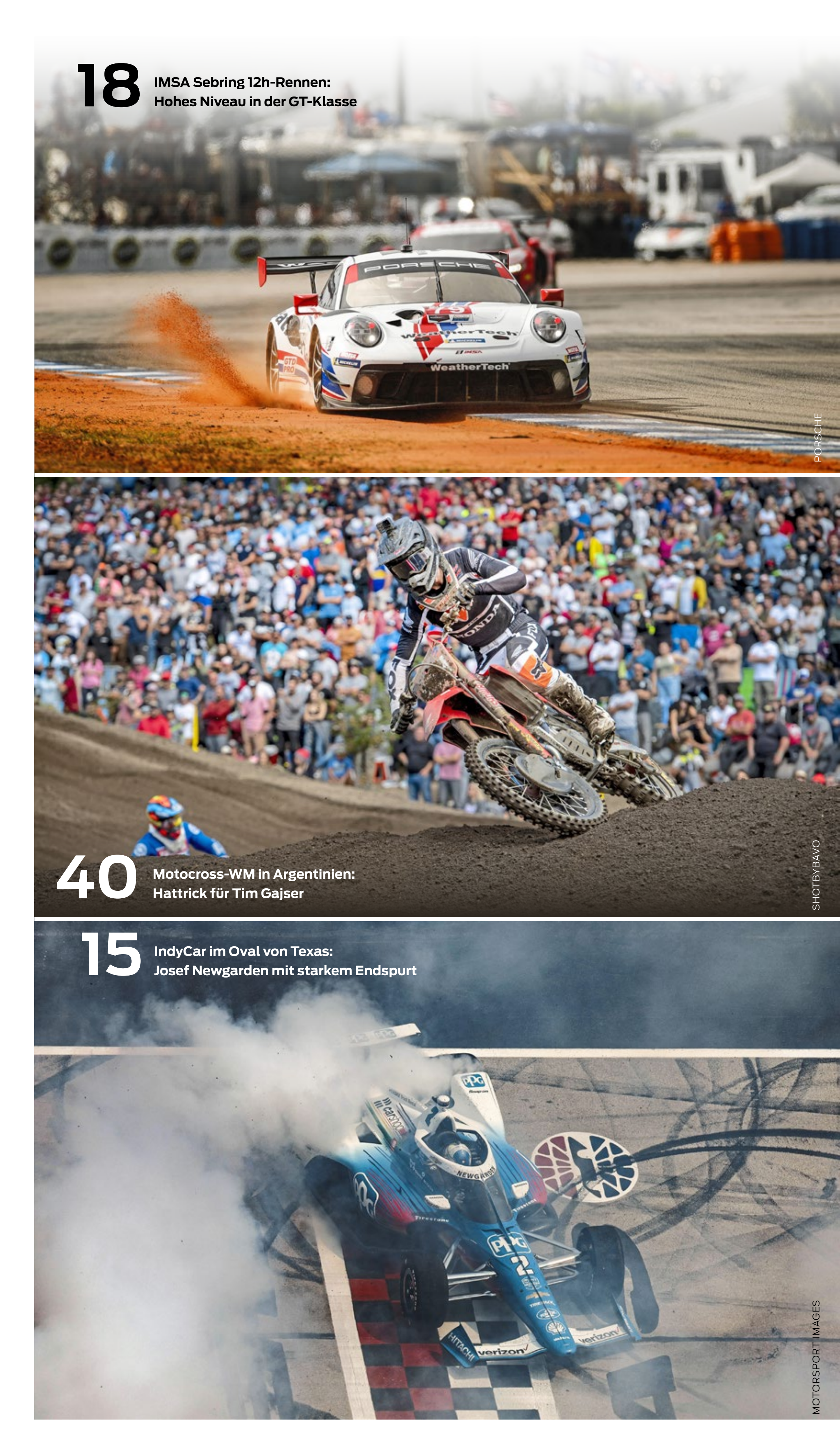
Cadillac-Trio verbucht alle Podest-Plätze

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



PORSCHE

SHOTBYBAVO

MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Die Formel 1 ist in Bahrain fulminant in ein neues Zeitalter gestartet. Und auch bei MSa haben wir den Grand-Prix-Bereich einem kleinen Facelift unterzogen.

Die Fragezeichen vor dem Start in die zweite Ground-Effect-Ära waren groß. Würde die neue Auto-Generation tatsächlich wie versprochen besseren Rennsport bieten? So schlecht war das schließlich nicht, was uns Verstappen, Hamilton & Co da in der letzten Saison auf den Asphalt gezaubert haben. Das muss man erst einmal überbieten.

Doch am Gesichtsausdruck von Ross Brawn ließ sich nach der Zieldurchfahrt in Bahrain sehr einfach erkennen, wie die erste Vorstellung gelaufen war. Der F1-Sportchef strahlte über beide Ohren, was nicht nur an den gleißend hellen Flutlichtern lag. „Es war zwar nur ein einziges Rennen. Aber wir sind jetzt schon hocherfreut. Es gab nichts, was unseren Zielen entgegenläuft."

Den sonst so nüchternen Briten rissen vor allem die Runden 17 bis 19 von seinem VIP-Sitzplatz. Charles Leclerc lieferte sich ein minutenlanges Privatduell mit Max Verstappen, bei dem die Führung mehrfach hin- und herwechselte. Von leidenden Reifen im Zweikampf, wie es früher regelmäßig der Fall war, konnte man nichts erkennen. Im Gegenteil: Beide Piloten erhöhten das Tempo so stark, dass sie sich sogar noch von ihren Verfolgern entfernten.

Wie bei jedem guten Grand-Prix-Krimi durfte eine dramatische Wende im Finale nicht fehlen. Erst fackelte der Alpha Tauri von Pierre Gasly ab. Wenig später gerieten auch die Motoren seiner Red-Bull-Kollegen Pérez und Verstappen ins Stottern. Vor allem die britischen Fans gossen nach dem Doppelausfall einiges an Häme über den Energie-Brause-Rennstall aus. Das Wort „Karma" schaffte es sogar in die Twitter-Trends. Tenor: Red Bull muss nun mit knapp 100 Tagen Verspätung die Strafe für den geschenkten WM-Titel 2021 zahlen.

Über mangelnde Action konnte sich keiner beschweren. Nur Ross Brawn fand tatsächlich noch ein Haar in der Suppe: „Mir sind die Abstände im Feld noch etwas groß. Bei einem neuen Reglement besteht immer die Gefahr, dass es einige besser machen als andere. Aber Mercedes wird sicher noch aufholen, sodass wir hoffentlich bald drei Teams haben werden, die um Siege kämpfen."

Auch wir bei MSa haben den Neustart für ein kleines Facelift genutzt. Im letzten Jahr fühlten sich vor allem diejenigen Leser etwas abgehängt, die sich die Rennübertragungen bei Sky nicht leisten wollten. Darauf haben wir reagiert. Unsere Formel-1-Strecke wird ab sofort um eine Seite erweitert. Den gewonnenen Platz nutzen wir zum Beispiel, um im Statistik-Teil eine neue Grafik mit den Reifen-Strategien aller Autos zu zeigen. Als weiteres neues Feature haben wir ein Formbarometer eingebaut, in dem die zehn Teams nur auf Basis ihrer Pace einsortiert sind. Zusätzlich zu den gewohnten Fahrernoten liefern wir Ihnen jetzt noch Einzelkritiken zu allen 20 Piloten. Gerne würden wir uns in Zukunft weiter verbessern. Wo gibt es noch Luft nach oben? Schreiben Sie uns Ihre Meinung!
msa-lesertribuene@motorpresse.de

Tobias Grüner
Redakteur



36 Motorrad-WM Mandalika – Moto3-Klasse: Erstes Podest für Prüstel-Team

MOTORSPORT IMAGES



MSa-Paddock



WO BENZIN KAUM ETWAS KOSTET
In Bahrain ist die Welt für Autofahrer noch in Ordnung. 43,57 Liter Benzin kosteten uns 6,10 Bahrain-Dinar. Das sind umgerechnet 14,64 Euro. Macht rund 33 Cent pro Liter. So bereitet Tanken keine Bauchschmerzen. Nur das Wetter hätte wärmer sein können.



ALTMEISTER UND ARBEITSTIER
Für Michael Schmidt begann in Bahrain die 42. Saison seiner Formel-1-Laufbahn. Vor so einer Leistung und Arbeitsmoral kann man nur den Hut ziehen. Für Andreas Haupt ist es die achte Saison als F1-Reporter.



DIE WAISEN NACH DEM RENNTAG
Der Doubleheader in Sebring endet mit dem letzten Rennen am Samstagabend gegen 22.15 Uhr. Am Folgetag wird traditionell in die Tasten gehauen – im leeren Media Centre, neben der genauso leeren Rennstrecke.



#STOPWAR WAR DAS HAUPTTHEMA
Thomas Schiffner war im polnischen Tomaszow Mazowiecki, 200 Km vor der ukrainischen Grenze, erstaunt über die Solidarität der Polen: Hier ging fast alles um den Krieg, Eisspeedway wurde zur Nebensache.

Ferrari zurück auf

Ferrari überragte die Konkurrenz mit einem Doppelsieg beim Saisonstart. Red Bull stolperte über die Technik. Mercedes versteht nur langsam den Silberpfeil. Die neue Formel 1 kommt an.

Von: **Andreas Haupt**

Wie viel schneller ist Ferrari?

Ferrari hat das ausgewogenste Paket. Der F1-75 ist berechenbar. Das rote Auto ist auf eine Runde und über die Distanz schnell. Es kommt mit allen Reifen zurecht und schont sie. Der Abtrieb ist hoch, was die guten Zeiten in Sektor 2 beweisen. Das Verhältnis Anpressdruck zu Luftwiderstand ist gesund. Der V6-Turbo ist eine Wucht. Es heißt, er habe sogar mehr Dampf als im Vorjahr – trotz E10-Benzin.

Das rote Auto neigt nicht zum exzessiven Schaukeln. Red Bull hat das Bouncing zwar auch im Griff, opferte in Bahrain aber Abtrieb, um auf den Geraden mitzuhalten. Die Topspeeds deuten darauf hin, dass es die Ingenieure vielleicht zu gut gemeint haben. Red Bull bezahlte in den Kurven. Und mit zu viel Reifenabnutzung im Rennen. Die Ingenieure rechnen vor: „Ferrari ist drei Zehntel pro Runde schneller."

Charles Leclerc lieferte ein Meisterstück ab. Er gewann den Start auf frischen Softs. Er konterte zwischen den Runden 17 und 19 nach den ersten Boxenstopps drei Überholversuche des Weltmeisters, obwohl Max Verstappen neue weiche Reifen und er selbst gebrauchte drauf hatte. „Ich wusste, dass Max mich jeweils am Ende der Zielgeraden angreifen würde. Ich habe bewusst früher gebremst, um für die folgende Gerade selbst DRS zu haben. Sonst hätte er mich dort überholt." Leclerc ging vor Kurve 4 wiederholt an seinem Kontrahenten vorbei. Er überstand den Zweikampf trotz zwischenzeitlichem Krampf mit dem Energiemanagement.

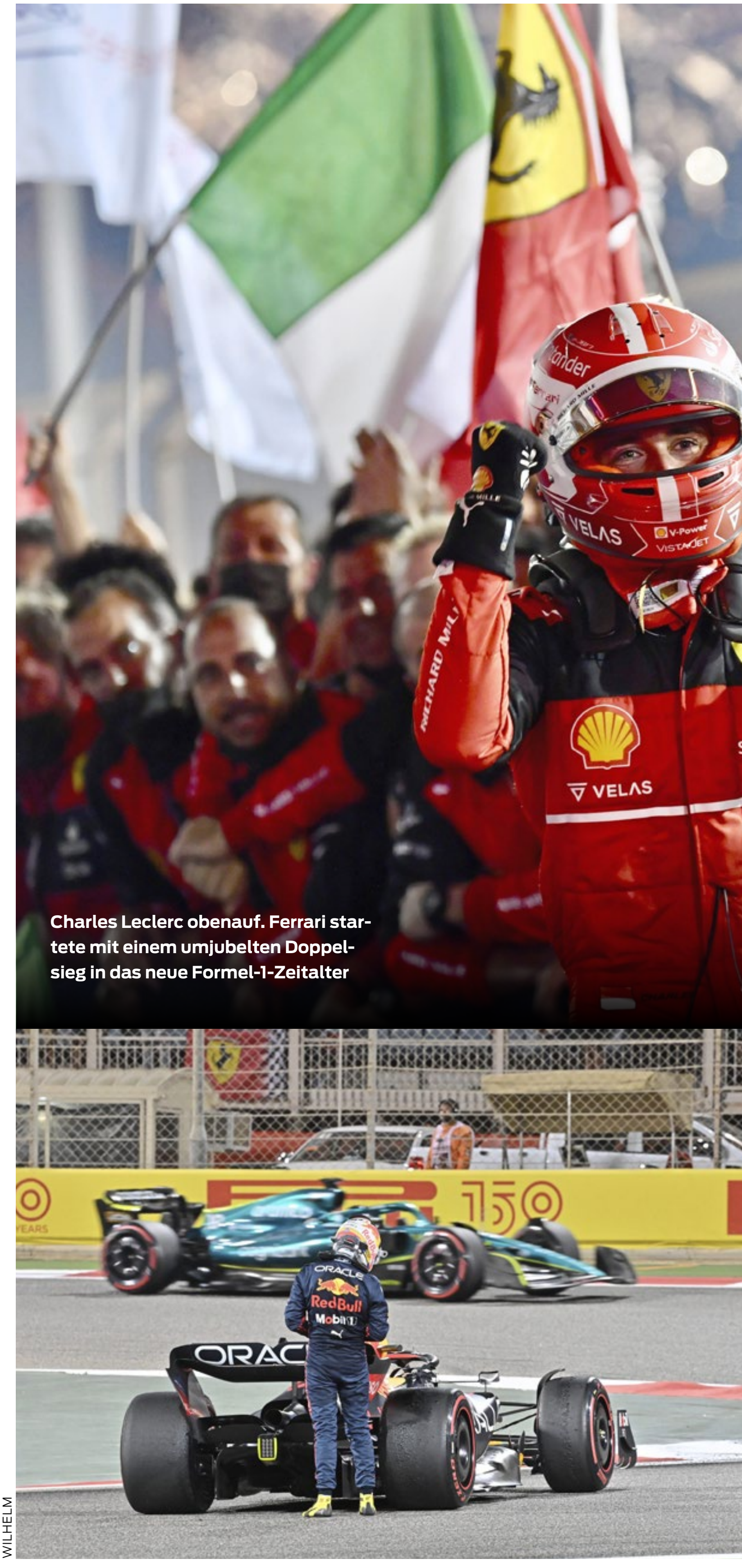
Bis auf den ersten Boxenstopp, als vorne rechts nicht schnell genug getauscht wurde, passten alle Reifenwechsel. Ferrari taktierte mit beiden Fahrern richtig. Wobei Verstappen mit seinen Undercuts auch hätte vorbeikommen können. Das Team des Weltmeisters hatte den Vorteil der frischen Reifen unterschätzt und seinen Star angewiesen, die Stints jeweils mit gezügeltem Gasfuß zu beginnen.

Ein gewisses Risiko schien zu entstehen, als Ferrari Leclerc nach Verstappens drittem Halt nicht reinholte. „Wir haben einen weiteren Stopp als zusätzliches Risiko angesehen. Unser Vorsprung war groß genug. Charles hatte die Reifen bis dahin gemangt. Er hatte genug Saft, um vorne zu bleiben", erklärte Teamchef Mattia Binotto. „Max hätte Leclerc in der Theorie zwei bis drei Runden vor Zielflagge eingeholt", rechnet Red-Bull-Sportchef Helmut Marko vor. Das späte Safety Car zwang die Ferrari-Strategen zum Umdenken. Leclerc lobte nach dem Erfolg: „Wir haben ein Auto, mit dem wir um Siege kämpfen. Und wir wollen um den Titel mitsprechen."

Was sorgte für den Doppelausfall bei Red Bull?

Doppelsieg für Ferrari, doppelter Knockout für Red Bull. Max Verstappen haderte. Zunächst überhitzten die Bremsen. Die Balance schmeckte ihm nicht. Nach dem dritten Boxenstopp wollte sein RB18 nicht mehr richtig lenken. Beim Herablassen des Autos beschädigte der Wagenheber offensichtlich die Spurstange.

Vier Umläufe vor Schluss lief sein Honda-V6-Turbo trocken. Der Fehler im Benzinsystem kostete 18 WM-Punkte. Das gleiche Schicksal ereilte Teamkollege Sergio Pérez in der letzten Runde. Auch sein Motor verdurstete. Und schickte den Mexikaner in einen Dreher. Die Konkurrenz spekuliert, ob sich Red Bull mit dem Benzin verkalkulierte. Das Team bestreitet: „In beiden Autos war noch Benzin im Tank." Eine Möglichkeit wäre, dass die Einheits-Benzinpumpe streikte. Magneti Marelli liefert das System vom Catch-Tank in die Hochdruckpumpe, die dann den Motor füttert. Das Bauteil machte einigen Teams bei den Testfahrten

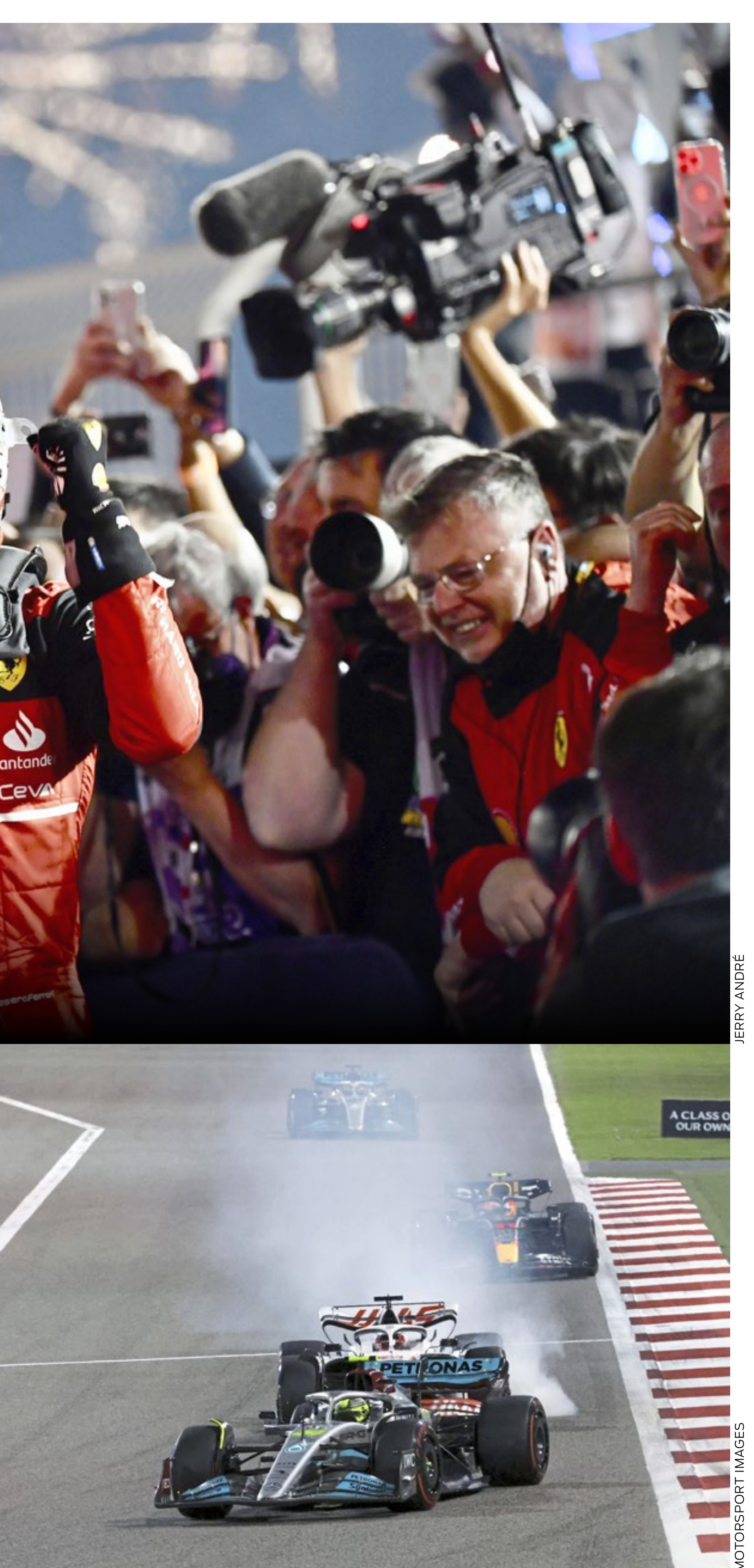


Charles Leclerc obenauf. Ferrari startete mit einem umjubelten Doppelsieg in das neue Formel-1-Zeitalter

WILHELM

Drama um Red Bull: Sowohl Sergio Pérez als auch Max Verstappen mussten das Rennen wegen Problemen mit der Benzinversorgung vorzeitig beenden

der Siegerstraße



JERRY ANDRÉ

MOTORSPORT IMAGES

Mercedes unter Druck: Haas und Alfa Romeo sind die Gewinner im Mittelfeld. Kevin Magnussen schaffte Rang 5 bei seinem Formel-1-Comeback

Schwierigkeiten. Eine Stimme aus dem Fahrerlager: „Wenn dem so wäre, hätte Red Bull sicher direkt die Schuld von sich gewiesen."

Wie groß ist die Mercedes-Baustelle?

Mercedes ist dritte Kraft. Und trotzdem WM-Zweiter. Das Podest und 27 Punkte schmeicheln dem Auto. Lewis Hamilton fasste zusammen: „Wir sind wenigstens zuverlässig. Ferrari und Red Bull sind viel stärker. Ich konnte nur fünf Runden mit Sainz kämpfen. Dann zog er weg. Unser Auto ist schwierig zu fahren. Ferrari und Red Bull sind zudem bärenstark auf den Geraden."

Teamchef Toto Wolff sprach von einer nützlichen Testfahrt. Das lässt tief blicken. „Wir konnten alle drei Reifensorten durchprobieren. Auf dem harten waren wir ziemlich langsam. Auf den Mediums waren wir auch nicht wirklich schnell. Wir müssen so ziemlich jeden Bereich verbessern, um bald mit Ferrari und Red Bull mitzuhalten." Das Auto verstehen die Ingenieure inzwischen besser. Doch es wird dauern, bis das Bouncing verschwindet und dem Auto keine so großen Kompromisse mehr bei der Abstimmung aufgezwungen werden. Mercedes peilt eine Kur bis zum Start der Europa-Saison in Imola an. Hamilton fürchtet: „Wir haben ein fundamentales Problem. Das wird länger dauern." Um es in Zahlen auszudrücken: Auf eine Runde ist Mercedes eine halbe Sekunde zurück. Über die Distanz wächst der Rückstand, weil der Silberpfeil die Reifen härter rannimmt. Nach 34 Runden lag Hamilton bereits 28,8 Sekunden zurück. Das entspricht acht Zehntelsekunden pro Runde. Der Motor ist keine Lebensversicherung mehr. Es scheint etwas Leistung zu fehlen. Man muss allerdings erwähnen, dass Mercedes viel Abtrieb über den Heckflügel und Beam Wing draufpackte.

Wer ist schneller: Haas oder Alfa Romeo?

Motor ist ein gutes Stichwort. Die Ferrari-Kunden Haas und Alfa-Sauber profitieren vom gewaltigen Leistungssprung. Sie haben aber auch gute Autos gebaut und die Standfestigkeitsprobleme zum Saisonstart gelöst. Sowohl der Haas als auch der Alfa überstrapazieren die Pirelli-Reifen nicht. Das Schweizer Auto ist in dieser Disziplin vermutlich eine Spur besser. „Unsere Rennpace war sensationell, sobald wir mal freie Fahrt hatten. Valtteri war teilweise schneller als Hamilton", sagte Alfa-Teammanager Beat Zehnder. Das leichteste Auto im Feld genießt mit vollen Tanks einen Vorteil.

Nur der Start ging in die Hose. Da hatten sowohl Valtteri Bottas als auch Rookie Guanyu Zhou durchdrehende Räder. „Vielleicht waren die Reifen zu kalt", mutmaßte Teamchef Frédéric Vasseur. Mit Überholmanövern, schnellem Fahren, Reifenschonen und etwas Glück fuhr Bottas zurück in die Punkte. Das VSC kam gerade recht, um beim Reifenwechsel Zeit zu sparen. Die beiden Alpine plus Yuki Tsunoda waren vorher zum Service abgebogen. Drei Ausfälle von Honda-befeuerten Autos spülten Bottas auf Platz 6. Youngster Zhou begeisterte mit Rang 10. Alfa-Sauber und Haas führten das Mittelfeld an und bewegten sich praktisch auf Augenhöhe. „Den vierten Platz teilen wir uns mit Alfa", resümiert Haas-Teamchef Guenther Steiner.

Ist das Hinterherfahren besser geworden?

Das Überholdelta schrumpfte von über einer Sekunde auf sieben Zehntel. Doch man sollte etwas abwarten. In Bahrain konnte man auch mit den alten Autos gut überholen. „Es ist etwas besser, die Turbulenzen sind geringer. Aber diese Strecke geht auf die Reifen. Das kann das Bild verfälschen", sagt Verstappen. „Es fühlt sich einfacher an", sagt Fernando Alonso. „Viele Überholsituationen haben sich aber durch verschiedene Reifenzustände ergeben. Frisch gegen alt, soft gegen hart. Das kann schnell mal bis zu zwei Sekunden ausmachen." Und wie steht es um die Reifen? Fast alle Piloten machten drei Stopps. Der Reifenabbau scheint höher als gewollt. ■

GP BAHRAIN: 1. VON 23 LÄUFEN, 20. MÄRZ 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,412 km**
Runden:	**57**
Distanz:	**308,238 km**
Zuschauer:	**35 000**
Wetter:	**24 Grad, klar**
Topspeed Qualifikation:	**323,2 km/h (Pérez)**
Topspeed Rennen:	**327,9 km/h (Verstappen)**
Gangwechsel/Runde:	**50**
Volllastanteil:	**73 % (1050 m = 14,0 s)**
Pole-Position–1. Kurve:	**352 m**
Führungswechsel:	**2**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

117 4 · 129 4 · 191 6 · 302 8 · 212 6 · 247 6 · 201 6 · 294 7 · 76 3 · 77 3 · 153 5 · 138 4 · 307 8 · 124 4 · 69 3 · 317 8 · 160 4

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Charles Leclerc, MC	16
2	Max Verstappen, NL	1
3	Carlos Sainz, E	55
4	Sergio Pérez, MC	11
5	Lewis Hamilton, GB	44
6	Valtteri Bottas, FIN	77
7	Kevin Magnussen, DK	20
8	Fernando Alonso, E	14
9	George Russell, GB	63
10	Pierre Gasly, F	10
11	Esteban Ocon, F	31
12	Mick Schumacher, D	47
13	Lando Norris, GB	4
14	Alexander Albon, THA	23
15	Guanyu Zhou, CI	24
16	Yuki Tsunoda, JAP	22
17	Nico Hülkenberg, D	27
18	Daniel Ricciardo, D	3
19	Lance Stroll, CDN	18
20	Nicholas Latifi, CDN	6

Startnummer

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Leclerc	1*	26
2.	Sainz		18
3.	Hamilton		15
4.	Russell		12
5.	Magnussen		10
6.	Bottas		8
7.	Ocon		6
8.	Tsunoda		4
9.	Alonso		2
10.	Zhou		1
11.	Schumacher		0
12.	Stroll		0
13.	Albon		0
14.	Ricciardo		0
15.	Norris		0
16.	Latifi		0
17.	Hülkenberg		0
18.	Pérez		0
19.	Verstappen		0
20.	Gasly		0

RENNERGEBNIS

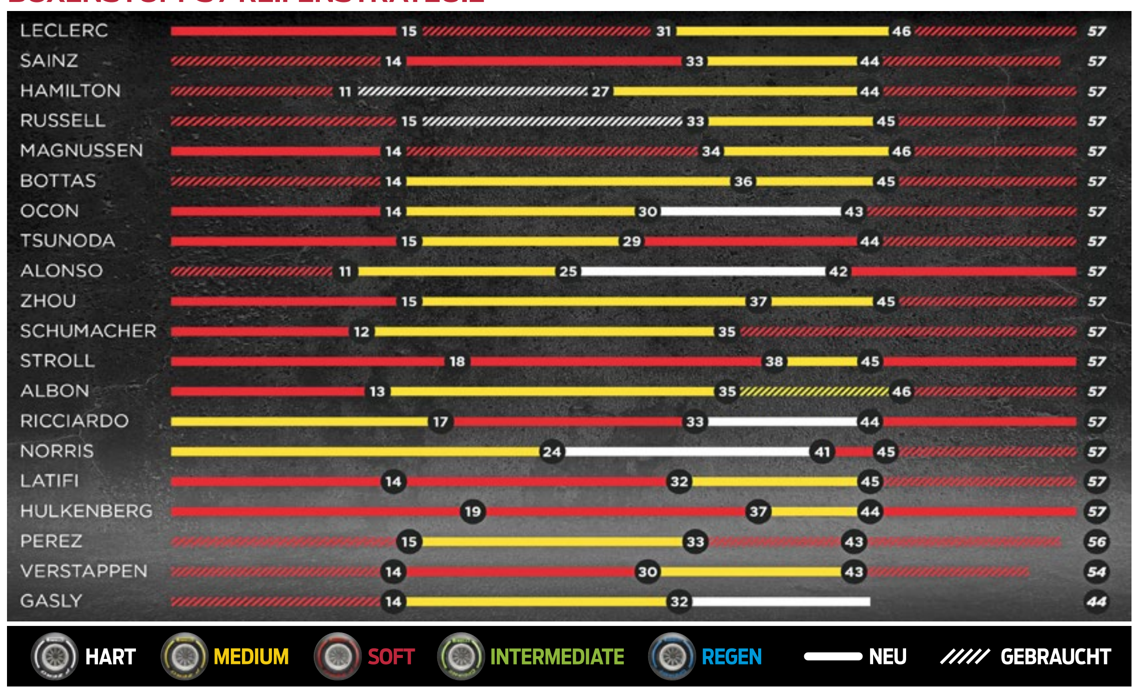
	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Schnellste Runde
1.	Leclerc	57/55[1]	1:37.33,584 h = 189,568 km/h	1.34,570 min
2.	Sainz	57/2	+ 5,598 s	1.35,740 min
3.	Hamilton	57	+ 9,675 s	1.36,228 min
4.	Russell	57	+ 11,211 s	1.36,302 min
5.	Magnussen	57	+ 14,754 s	1.36,623 min
6.	Bottas	57	+ 16,119 s	1.36,599 min
7.	Ocon	57	+ 19,423 s	1.37,110 min
8.	Tsunoda	57	+ 20,386 s	1.37,104 min
9.	Alonso	57	+ 22,390 s	1.36,733 min
10.	Zhou	57	+ 23,064 s	1.36,685 min
11.	Schumacher	57	+ 32,574 s	1.36,956 min
12.	Stroll	57	+ 45,873 s	1.37,146 min
13.	Albon	57	+ 53,932 s	1.37,355 min
14.	Ricciardo	57	+ 54,975 s	1.37,261 min
15.	Norris	57	+ 56,335 s	1.36,988 min
16.	Latifi	57	+ 1.01,795 min	1.38,251 min
17.	Hülkenberg	57	+ 1.03,829 min	1.38,201 min
18.	Pérez	56	Benzinsystem (P 3)	1.36,089 min
19.	Verstappen	54	Benzinsystem (P 3)	1.35,440 min
20.	Gasly	44	Motor (P 8)	1.37,324 mi

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Ferrari	1*	44
2.	Mercedes		27
3.	Haas F1		10
4.	Alfa Romeo		9
5.	Alpine		5
6.	Alpha Tauri		4
7.	Aston Martin		0
8.	Williams		0
9.	McLaren		0
10.	Red Bull		0

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	1:0
Hamilton – Russell	1:0
Leclerc – Sainz	1:0
Norris – Ricciardo	1:0
Alonso – Ocon	1:0
Gasly – Tsunoda	1:0
Hülkenberg – Stroll	1:0
Albon – Latifi	1:0
Bottas – Zhou	1:0
Schumacher – Magnussen	0:1

*Anzahl Siege

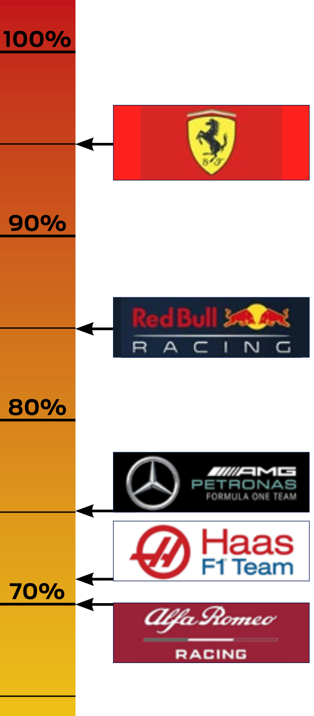
GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	1.34,193 min	23
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,364 s	22
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,418 s	23
4.	George Russell	Mercedes	+ 0,436 s	23
5.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,549 s	22
6.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,621 s	22
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,750 s	17
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,807 s	14
9.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,835 s	20
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,857 s	23
11.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 0,860 s	20
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,958 s	15
13.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,451 s	15
14.	Nico Hülkenberg	Aston Martin	+ 1,622 s	23
15.	Alexander Albon	Williams	+ 1,730 s	17
16.	Lando Norris	McLaren	+ 2,111 s	22
17.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 2,209 s	20
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,343 s	23
19.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,611 s	21
20.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	keine Zeit	2

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.31,936 min	20
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,087 s	20
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,584s	22
4.	George Russell	Mercedes	+ 0,593 s	25
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,941 s	24
6.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,015 s	30
7.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,022 s	20
8.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,149 s	24
9.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,208 s	23
10.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,247 s	23
11.	Lando Norris	McLaren	+ 1,344 s	27
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,424 s	25
13.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,685 s	24
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,853 s	26
15.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 2,017 s	27
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,022 s	25
17.	Nico Hülkenberg	Aston Martin	+ 2,125 s	28
18.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 2,230 s	12
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,550 s	28
20.	Alexander Albon	Williams	+ 2,799 s	22

FORM-BAROMETER



60%

50%

40%

30%





20%

10%

0%

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.32,544 min	15
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,096 s	16
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,247 s	20
4.	George Russell	Mercedes	+ 0,391 s	19
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,509 s	20
6.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,577 s	15
7.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,893 s	15
8.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,189 s	21
9.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,336 s	18
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,376 s	14
11.	Lando Norris	McLaren	+ 1,411 s	18
12.	Nico Hülkenberg	Aston Martin	+ 1,427 s	18
13.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,632 s	18
14.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,751 s	17
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,834 s	20
16.	Fernando Alonso	Alpine	+ 2,084 s	15
17.	Alexander Albon	Williams	+ 2,324 s	15
18.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,413 s	16
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,123 s	14
20.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	kein Zeit	0

GP BAHRAIN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Charles Leclerc	1.31,471	1.30,932	1.30,558
2.	Max Verstappen	1.31,785	1.30,757	1.30,681
3.	Carlos Sainz	1.31,567	1.30,787	1.30,687
4.	Sergio Pérez	1.32,311	1.31,008	1.30,921
5.	Lewis Hamilton	1.32,285	1.31,048	1.31,238
6.	Valtteri Bottas	1.31,919	1.31,717	1.31,560
7.	Kevin Magnussen	1.31,955	1.31,461	1.31,808
8.	Fernando Alonso	1.32,346	1.31,621	1.32,195
9.	George Russell	1.32,269	1.31,252	1.32,216
10.	Pierre Gasly	1.32,096	1.31,635	1.32,338
11.	Esteban Ocon	1.32,041	1.31,782	
12.	Mick Schumacher	1.32,380	1.31,998	
13.	Lando Norris	1.32,239	1.32,008	
14.	Alexander Albon	1.32,726	1.32,664	
15.	Zhou Guanyu	1.32,493	1.33,543	
16.	Yuki Tsunoda	1.32,750		
17.	Nico Hülkenberg	1.32,777		
18.	Daniel Ricciardo	1.32,945		
19.	Lance Stroll	1.33,032		
20.	Nicholas Latifi	1.33,634		

STATISTIK DES WOCHENENDES

16

Lewis Hamilton hat es nun 16 Jahre lang in Folge immer mindestens ein Mal pro Saison auf das Podium geschafft. Damit hat er einen alten Schumacher-Rekord übertroffen. Der Mercedes-Pilot ist zudem der einzige Fahrer in der F1-Geschichte, der in 250 Rennen Punkte gesammelt hat. Eine weitere Statistik zum Schmunzeln: Hamilton liegt nach dem ersten Rennen des Jahres in der Fahrerwertung 15 Punkte vor seinem Erzrivalen Max Verstappen. So groß war sein Vorsprung in der ganzen letzten Saison nicht ein einziges Mal.



WILHELM

Lewis Hamilton betrieb erfolgreich Schadensbegrenzung

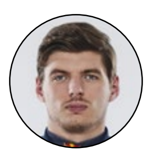
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 8,00
Ohne ein Siegerauto kann auch ein Lewis Hamilton nicht gewinnen. Der Superstar war auch mit George Russell als Teamkollege der Chef im Ring. Auf eine Runde und über die Distanz. Im Rennen leistete er sich einen Verbremser.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 07/10 – Ø 7,00
Für den Start in einem Topteam neben einem siebenfachen Weltmeister war es ein gutes Debüt. Trotz Verbremser in seiner Q3-Runde. Im Rennen fehlten Russell nach 44 Runden 14 Sekunden auf Hamilton. Da muss er noch zulegen.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,00
Der Weltmeister verlor die Pole-Position durch einen Fehler in der Zielkurve. Und er wurde im Duell mit Charles Leclerc drei Mal ausgekontert. Außerdem beschwerte er sich laufend über die Strategie. Ein Defekt raubte Verstappen Platz 2.



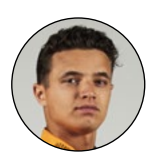
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 8,00
Das sah dumm aus. Ein Dreher in der letzten Runde kostete den dritten Platz. Doch Pérez konnte nichts dafür. Der Motor ging plötzlich aus. Zuvor war er im Duell mit Sainz nur zweiter Sieger. Obwohl er seine Reifen besser schonte als Verstappen.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 10/10 – Ø 10,00
Im letzten Jahr musste sich Leclerc Kritik gefallen lassen. Seine Antwort beim Saisonstart: Pole-Position, Sieg, schnellste Runde, 55 Führungsrunden. Der erste WM-Spitzenreiter zeigte Max Verstappen, wie man sich mit fairen Mitteln wehrt.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,00
Sainz wirkte ratlos. Bis auf die Qualifikation war er im Schnitt drei Zehntel bis eine Sekunde langsamer als Leclerc. Und er nahm die Hinterreifen härter ran. Der Spanier übte Selbstkritik: „Ich muss meinen Fahrstil und das Setup des Autos ändern."



Lando Norris - McLaren
Note: 06/10 – Ø 6,00
Das hätte sich der Geheimtipp anders vorgestellt. WM-Punkte waren in weiter Ferne. Der 13. Startplatz ein Gewaltakt. Im Rennen kam er auch noch hinter Daniel Ricciardo ins Ziel. Er stoppte eine Runde zu spät in der Safety-Car-Phase.



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 05/10 – Ø 5,00
Corona und der verpasste Test gelten als Entschuldigung. Ricciardo lag zwei Tage im Bett. Und ihm fehlten Kilometer. Trotzdem war der 18. Startplatz eine Enttäuschung. Hohe Motortemperaturen zwangen ihn zu viel Lift & Coast.



Fernando Alonso - Alpine
Note: 07/10 – Ø 7,00
Auf eine Runde hatte der Veteran Ocon im Griff. Alonso stieg ohne Mühe ins Q3 auf. Im Rennen litt ausgerechnet der alte Fuchs unter stärkerer Reifenabnutzung. Die Quittung war der neunte Platz. Zwei Positionen hinter seinem Teamkollegen.



Esteban Ocon - Alpine
Note: 08/10 – Ø 8,00
Ocon musste nach einem Defekt mit den neuen Seitenkästen mit der alten Version fahren. Das kostete eine Zehntelsekunde. Trotzdem ging er pfleglicher mit den Reifen um und bescherte Alpine trotz Strafe mit Rang 7 das bestmögliche Resultat.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – Ø 8,00
Für das Q3 brauchte es eine Chaosrunde. Da zeigte Gasly wieder mal seine Qualitäten. Und was er Teamkollege Tsunoda voraushat. Der Franzose war auf dem Weg zu Platz 8, als ihn ein Motorschaden aus dem Rennen riss.



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 7,00
Das Ausscheiden im Q1 war eine Enttäuschung. Im Rennen versteckte sich der Japaner lange im Mittelfeld. Erst nach dem zweiten Boxenstopp ging der Knoten plötzlich auf. Tsunoda kämpfte sich von Platz 14 auf Rang 8 nach vorne.



Nico Hülkenberg - Aston Martin
Note: 7/10 – Ø 7,00
Zum vierten Mal spielte Hülkenberg den Ersatzmann. Und wieder zeigte er, was er wert ist. Nach 17 Monaten Rennpause und 373 Kilometern Crashkurs qualifizierte er sich vor Lance Stroll: „Das Rennen war der härtere Teil der Aufgabe."



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,00
Stroll hatte 1506 Testkilometer in den Beinen, bevor er ins erste Training einstieg. Trotzdem stand er im Grid hinter Interims-Teamkollege Hülkenberg. Im Rennen rehabilitierte sich der Kanadier halbwegs. Platz 12 ist ordentlich.



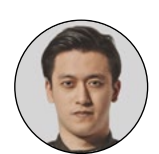
Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 04/10 – Ø 4,00
Letzter in der Startaufstellung, Vorletzter im Ziel. Sein neuer Teamkollege Alex Albon stellte Latifi in den Schatten. Der Kanadier klagte über fehlenden Grip, eine schlechte Fahrzeugbalance und eine zu hohe Reifenabnutzung.



Alex Albon - Williams Racing
Note: 08/10– Ø 8,00
Albon ließ den Williams FW44 besser aussehen, als er ist. Der Aufstieg ins Q2 war schon ein kleines Wunder. Nach einem starken Start roch er ein paar Runden lang an den Punkterängen. Platz 13 im Ziel ist mehr als respektabel.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 08/10 – Ø 8,00
Das Schlechteste am Debüt von Bottas in seinem neuen Team war der Start. Der Finne stürzte von Platz 6 auf 14 ab. Dann verzweifelte er lange hinter Tsunoda. Hartnäckigkeit und Safety-Car-Glück zahlten sich aus. Es gab acht Punkte.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 08/10 – Ø 8,00
Zhou ist der 64. GP-Fahrer der Geschichte, der beim Debüt WM-Punkte holt. Der Chinese machte am Samstag und Sonntag alles richtig und verdiente sich den 10. Platz. Zum Schluss hätte er fast noch Alonso überholt.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,00
Da war mehr drin. Ein Fehler in Kurve 11 kostete Schumacher den Aufstieg ins Q3. Im Rennen zwang ihn Ocon in der Startrunde in einen Dreher. Von da an war es schwierig, in die Punkte zu fahren. Das Auto wurde bei der Kollision beschädigt.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 09/10 – Ø 9,00
Was für ein Comeback für einen Fahrer, der mit der Formel 1 bereits abgeschlossen hatte. Platz 7 im Quali, zehn Punkte im Rennen. Magnussen konnte sein Glück kaum fassen. Der Däne rechtfertigte seine Nominierung voll und ganz.

AUS DEM FAHRERLAGER

SIR LEWIS MIT DOPPELNAMEN

Lewis Hamilton tauchte in der Winterpause ab. Er hat sich dabei aber keine Gedanken über einen Rücktritt gemacht, sondern darüber, wie er in Zukunft heißen will. Sir Lewis findet, dass der Mädchenname seiner Mutter Erwähnung verdient hat. Wenn sein Antrag bei den Behörden durchgeht, heißt er in Zukunft Lewis Hamilton-Larbalestier. Er wäre nicht der Erste, der den Namen seiner Mutter annimmt. Nelson Sotto Maior nannte sich Piquet, Ayrton da Silva hieß offiziell Senna. Beide trafen ihre Wahl aber vor ihrer Karriere und führten keinen Doppelnamen.

181 SIEGE FÜR NUMMER 1

Die Startnummer 1 kehrt nach sieben Jahren Pause zurück. Zuletzt trug sie Sebastian Vettel in der Saison 2014. Es war das Jahr, in dem die Fahrer sich eine individuelle Startnummer für den Rest ihrer F1-Karriere wählen durften. Nur der Weltmeister hat das Anrecht auf die Nummer 1. Max Verstappen tauschte sie gegen die 33 ein. Statistisch ein gutes Omen. Keine Startnummer gewann mehr Grands Prix, insgesamt 181 seit 1950.

RED BULL HOLT LIGIER EIN

Der Saisonauftakt in Bahrain war der 326. GP-Start von Red Bull. Damit zieht das Team, das 2005 debütierte, mit Ligier gleich. Laut der Pressemitteilung des Teams rückt Red Bull damit in Saudi-Arabien in die Top 10 der ewigen Bestenliste vor. Das ist aber falsch. Zehnter ist derzeit Minardi mit 340 GP-Starts.



XPB

Red Bull und Ligier sind gleichauf

SAFETY CAR SCHNELLER

Die Formel 1 wird langsamer, das Safety Car schneller. Der neue Mercedes AMG GT Black Series hat mehr Abtrieb und deutlich mehr Power. Im Gegensatz zum Vorgänger stieg die Leistung von 585 auf 730 PS. In Bahrain war Bernd Mayländer damit um fünf Sekunden pro Runde schneller.

NACHNAME ZUERST

Wundern Sie sich nicht, wenn in allen Ergebnislisten Zhou Guanyu steht und nicht umgekehrt. Guanyu ist zwar der Vorname des Alfa-Romeo-Piloten, doch in China ist es üblich, dass der Familienname zuerst genannt wird. Zhou bestand darauf.

HÜLKS SPÄTE ANREISE

Nico Hülkenberg wurde am Donnerstagmorgen von seinem Team informiert, dass er den an Corona erkrankten Sebastian Vettel ersetzen soll. Da saß der Edelreservist noch in Monte Carlo: „Ich habe den ersten Flieger nach Amsterdam genommen und bin von dort mit KLM nach Bahrain geflogen. Um Mitternacht war ich da." Vettel war nach dem Test in die Schweiz zurückgeflogen und hat sich vermutlich bei seinen Kindern angesteckt. Eine andere Theorie: Vettel stand beim Gruppenfoto gegen den Krieg von Russland gegen die Ukraine neben Daniel Ricciardo, der zwei Tage später positiv getestet wurde.

MERCEDES BLAMIERT ALLE

Seit dieser Saison müssen alle Teams ihre technischen Upgrades zeigen und erklären. Aber nur Mercedes, Alpha Tauri und Haas gaben verwertbare Informationen. Der Rest blamierte sich mit leeren Worthülsen.



WILHELM

Nur Mercedes gab gute Infos

KOMMENTAR

Wer hätte das gedacht? Die Formel 1 hebt das Mindestgewicht um 43 Kilogramm an, und trotzdem sind fast alle 2022er Autos zu schwer. Nur Alfa Romeo liegt am Gewichtslimit. Prompt war das Geheul groß, besonders in den Reihen der großen Teams. Sie bettelten um eine Anhebung des Mindestgewichts. Am liebsten so um 20 Kilogramm. Damit der Nachteil gegenüber denen, die weniger schwer sind, nicht so groß ausfällt. Damit man nicht extra Geld in die Hand nehmen muss, um abzuspecken. Im Sinne des Sports, hieß es bei Red Bull. Im Sinne des Sports wäre es, das Mindestgewicht so zu belassen, wie es ist. Erstens, weil alles über 800 Kilogramm ein schlechtes Signal nach außen ist. Die Autos sind ohnehin viel zu schwer. Das muss man den Leuten nicht unbedingt auch noch mit entsprechenden Zahlen aufs



JERRY ANDRÉ

Nur Alfa Romeo schafft das Gewichtslimit. Für die anderen wird erhöht

Brot schmieren. Zweitens, weil es ungerecht wäre. Wer wie Alfa Romeo die 795 Kilogramm schafft, hat einfach einen guten Job gemacht. Er hat dafür vielleicht eine Aerodynamik-Schleife weniger im Windkanal gefahren. Warum sollte man sie dafür bestrafen? Die FIA ließ sich trotzdem zu einer Erhöhung des Gewichts hinreißen. Wenigstens nur um drei Kilogramm. Das Argument, dass die große Diät jetzt in ein Kostenrennen ausartet, zieht überhaupt nicht. Dafür gibt es eine Budgetdeckelung. Die verhindert genau das. Jetzt müssen die Teams abwägen, was ihnen wichtiger ist: Weniger Gewicht oder mehr Abtrieb durch ein aerodynamisches Upgrade? Die ganz Schlauen werden das eine mit dem anderen verbinden. Genau das war auch die Absicht des Kostendeckels, Effizienz wird belohnt. Die Topteams finden das nicht so gut. Red Bull versucht, das Problem noch über eine zweite Schiene zu lösen: Man fordert wegen der hohen Inflationsrate eine Anhebung des Kostendeckels. Die Inflation ist für alle gleich. Unter welchen Bedingungen sich deshalb das Kostenlimit anheben lässt, steht im Finanz-Reglement der FIA. Da gibt es keine Ausnahmen. Ich hoffe, die FIA knickt nicht ein. ■



Michael Schmidt
Redakteur

War es fair, das Gewichtslimit anzuheben? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Leclerc und Verstappen duellierten sich über mehrere Runden – mit dem besseren Ende für den Ferrari

Ferrari gibt den Ton an

Hält die neue Formel 1, was sie verspricht? Das Feld ist enger zusammengerückt. Ferrari fährt um Siege, Haas und Alfa Romeo um Punkte. Mercedes hat Rückstand, und bei McLaren und Aston Martin herrscht schon Alarm.

Von: **Michael Schmidt**

Formel-1-Teamchef Stefano Domenicali fiel ein Stein vom Herzen. Die runderneuerte Königsklasse hielt, was sie auf dem Papier versprach. Es gab einen neuen Sieger. Ferrari gewann nach 910 Tagen Durststrecke, und das gleich im Doppelpack. Red Bull hielt mit, stolperte aber über zu viele Probleme. Mercedes ist nur die dritte Kraft. Haas und Alfa Romeo beleben das Mittelfeld. McLaren und Aston Martin sind in den Tabellenkeller abgestürzt.

Charles Leclerc und Max Verstappen demonstrierten mit ihrem Eins-gegen-eins-Duell, dass Angriff und Gegenangriff möglich sind. Alle Fahrer teilten die Meinung von Fernando Alonso: „Das Hinterherfahren ist einfacher geworden."

Die Story muss umgeschrieben werden. Vorne, mitten und hinten im Feld. Ferrari und Red Bull streiten um den Sieg. Mercedes hat sieben Zehntel Rückstand. Der kann schnell aufgeholt werden, wenn der Grund dafür zu große Kompromisse bei der Kontrolle des Schaukelproblems sind. Da genügt die große Erleuchtung, und auf einen Schlag ist eine halbe Sekunde gefunden. Es kann lange dauern, wenn das Konzept mit den minimalen Seitenkästen Schwächen hat und wenn dem Mercedes-Motor tatsächlich Leistung fehlt. Sechs von acht Autos mit Mercedes-Motor lagen im Topspeed in der zweiten Tabellenhälfte.

Ferrari und Red Bull fahren an der Spitze, weil sie das Bouncing am besten im Griff und eine gute Balance zwischen langsamen und schnellen Kurven gefunden haben. Red Bull gewinnt auf den Geraden, Ferrari in den Kurven. Der Ferrari-Motor hat die meiste Power, der Red Bull RB18 den geringsten Luftwiderstand. Keiner stellt so wenig Flügel in den Wind. Den Abtrieb holt er sich über den Unterboden. Der Ferrari F1-75 ist eine Spur gutmütiger. Man sieht es an den Lenkbewegungen aus der Cockpitperspektive und dem besseren Reifenverschleiß.

Ferrari ist standfester

Die beiden Sieganwärter gehen mit unterschiedlichen Ansätzen in die neue Saison. Red Bull entwickelt aggressiv wie eh und je und brachte schon das erste große Upgrade an den Start. Ferrari änderte sein Auto nur minimal und baut darauf, dass ein gutes Verständnis des Pakets mehr Rundenzeit und Standfestigkeit bringt. Einen Schritt vor den anderen zu setzen schafft unter einem Kostendeckel mehr Luft im späteren Verlauf der Saison.

Mercedes führt das große Mittelfeld an, das aus Haas, Alfa Romeo, Alpine und Alpha Tauri besteht und sich auf sechs Zehntelsekunden zusammendrängelt. Es entbehrt nicht einer gewissen Komik, dass Valtteri Bottas in seinem neuen Auto gegen seinen alten Teamkollegen im Mercedes kämpft. Die Ferrari-Kunden profitieren nicht nur von einem Motor, der trotz E10-Sprit mehr Leistung hat als sein Vorgänger. Haas belohnt sich jetzt dafür, dass man freiwillig zwei Jahre in der Versenkung verschwand, um sich früh und mit voller Kraft auf das 2022er-Auto zu konzentrieren. Der VF-22 weist beim Aerodynamikkonzept gewisse Ähnlichkeiten mit dem Ferrari auf, was die Konkurrenz bereits auf die Palme bringt. Zwei Jahre lang war die enge Verbindung zwischen Maranello und seinem US-Satelliten kein Thema.

Kevin Magnussen und Mick Schumacher haben früh Vertrauen



WILHELM

> **Der Zweikampf zwischen Verstappen und Leclerc beweist eindrucksvoll, dass das 2022er-Aerodynamik-Konzept und die neuen Pirelli-Reifen enge Duelle ermöglichen.**

in ihr Auto gefasst. Da sind sie vielen Kollegen schon was voraus. „Mit dem Auto können wir in die Punkte fahren“, freut sich Schumacher. Er verfehlte sie um 9,5 Sekunden. Der Wind wird rauer für den Sohn der Rennfahrerlegende. Magnussen ist eine andere Nummer als Nikita Mazepin. Doch wer einmal Weltmeister werden will, muss den Dänen schlagen können.

Auch Alfa Romeo klinkte sich früh aus der Entwicklung des 2021er-Autos aus. Das Design-Team um Jan Monchaux schaute nicht nur auf gute Abtriebswerte. Hinwil investierte viel Arbeit darin, ein Auto am Gewichtslimit auf die Räder zu stellen. Alle anderen liegen zwischen fünf und 20 Kilogramm über dem Limit, was einem Zeitvorteil von zwei bis sieben Zehntel entspricht. Wie schwer das Abspecken ist, zeigt sich darin, dass die Teams immer weniger Flächen ihrer Autos lackieren, um Gewicht zu sparen. Der Vorteil von Alfa Romeo hat eine überschaubare Halbwertszeit. Bis zum Sommer sollten alle Autos unter 800 Kilogramm liegen.

Alpine hat einen Schritt vorwärts gemacht und tritt trotzdem auf der Stelle. Der Sprung von Platz 5 auf 4 wird so schwer wie im Vorjahr. Die Gegner heißen anders. Renault hat mit seinem neuen Motor Anschluss an das Feld gefunden. Das Auto kommt zwar als Biedermann daher, weist aber auf den zweiten Blick ungewöhnliche Merkmale auf. Der A522 hat fast so kurze Seitenkästen wie der Mercedes. Sie beginnen rund 30 Zentimeter hinter der vorderen Cockpitkante. Der Frontflügel weist weniger Stirnfläche auf als jeder andere im Feld. Die Hinterachse ist so extrem versetzt, dass jeder Fahrwerkstechniker die Hände über dem Kopf zusammenschlagen würde. Trotzdem fehlt noch eine Sekunde auf die Spitze. Und der A522 frisst seine Reifen. Alpha Tauri machte im Rennen eine bessere Figur als Alpine. Das Auto ist eine brave Kopie des Red Bull. Beim Frontflügel, den Seitenkästen und dem vorderen Diffusor gibt es Luft nach oben.

Mit McLaren beginnt der Tabellenkeller. Der WM-Vierte des Vorjahres stürzte völlig überraschend ab, nachdem er bei den Testfahrten in Barcelona noch wie ein Geheimtipp aussah. „Vielleicht hat die Strecke von Barcelona den Qualitäten unseres Autos geschmeichelt“, mutmaßt Technikchef James Key. „Die Bremsprobleme haben uns aus dem Rhythmus gebracht“, analysiert Teamchef Andreas Seidl.

Ansonsten herrscht Ratlosigkeit. Die Bremskühlung ist halbwegs im Griff. Dafür wurden die Motoren zu heiß. McLaren muss kaum Zugeständnisse machen, um das Pumpen auf den Geraden zu verhindern. Jetzt würde man sich wünschen, es wäre eine Erklärung. Auf das Mittelfeld fehlt eine halbe Sekunde. „Wir sind überall zu langsam. Auf den Geraden, in langsamen und schnellen Kurven“, konstatiert Lando Norris angesäuert. Kollege Daniel Ricciardo überstand nach einer Woche Corona-Pause nicht einmal das Q1.

Sebastian Vettel konnte verschmerzen, dass er den Saisonauftakt nur aus der Ferne sah. Aston Martin flog mit beiden Autos aus dem Q1. „Uns fehlt Abtrieb“, geben die Ingenieure zu. „Wir haben beim Bahrain-Test zwar verstanden, wie wir das Bouncing auf den Geraden abstellen können, konnten aber in der Kürze der Zeit kein brauchbares Rezept ans Auto bringen. Die Zugeständnisse an das Setup und den Unterboden kosten uns eine halbe Sekunde.“ Das Auto hat auch zu viel Luftwiderstand. Nico Hülkenberg und Lance Stroll verloren auf der Zielgerade 13 km/h auf die Red Bull.

Williams ist gut im Topspeed und schlecht in den Kurven. „Wir tun uns schwer, vorne und hinten auf gleiche Reifentemperaturen zu kommen“, erklärte Teamchef Jost Capito. Immerhin schaffte es Neuzugang Alexander Albon ins Q2. Und am Ende im Rennen vor beide McLaren. ■



JERRY ADNRÉ

Mercedes hat sein radikales Konzept noch nicht verstanden



XPB

F1-Sportchef Ross Brawn zeigte sich zufrieden. Der Plan scheint aufzugehen



JERRY ANDRÉ

McLaren war in Bahrain einer der großen Verlierer des F1-Neustarts

Formel 1

Neue Re-Start Regeln

Die FIA hat in letzter Minute ihr sportliches Reglement aktualisiert. Während beim Safety Car fast alles gleich bleibt, gibt es bei Re-Starts mehr Klarheit.

Von: **Michael Schmidt**

Vier Tage vor dem Saisonstart aktualisierte die FIA ihr sportliches Reglement. Die erwartete Renovierung des Safety-Car-Prozederes fand nicht statt. Es bleibt praktisch alles beim Alten. Es gibt keine Sonderregelung für ein Safety Car am Ende des Rennens. Es darf weiter zurückgerundet werden. Statt „irgendwelche Autos", gilt der Befehl jetzt für „alle Autos".

Geändert wurde der Passus eines Re-Starts nach einer Unterbrechung. Der Rennleiter muss nun bis spätestens eine Minute, bevor die Boxengasse öffnet, den Teams mitteilen, ob das Rennen stehend oder fliegend gestartet wird. Nachdem Kimi Räikkönen 2021 in Imola zu Unrecht bestraft wurde, weil er sich nach einem Dreher falsch eingeordnet hatte, gibt es im revidierten Regeltext mehr Klarheit. Kommt es in der Formationsrunde vor dem Re-Start zu einem Dreher, dann darf sich der betroffene Fahrer bei einem stehenden Start wieder auf dem Platz einordnen, auf dem er vorher war. Bei einem fliegenden Start muss er die Position einnehmen, in die er nach dem Dreher gefallen ist. ■



JERRY ANDRÉ

Das neue Safety Car musste beim Bahrain GP ein Mal auf die Strecke

Formel 1

Streit um Mercedes

Mercedes hat die Konkurrenz mit seinem radikalen Seitenkasten-Konzept und der als Flügel verkleideten Spiegelhalterung aufgescheucht. Um einen Protest zu verhindern, wird ein Verbot für 2023 angeboten.

Von: **Michael Schmidt**

Das radikalste Auto der neuen Generation ist der Mercedes W13. In seiner zweiten Version sind die Seitenkästen auf ein Minimum geschrumpft. Der Kühleinlass wanderte um gut 30 Zentimeter nach hinten und legte damit die vordere Crashstruktur frei, die nun wie ein Flügel aussieht und zur Spiegelhalterung umfunktioniert wurde. Die Konkurrenz erklärte die Konstruktion reflexartig für illegal, weil Spiegelhalterungen nicht als Aerodynamikteil zweckentfremdet werden dürfen. Am meisten macht Ferrari Druck, weil die FIA den Italienern 2018 die am Halo befestigten Spiegel verboten hatte.

Das größte Problem für die Konkurrenz von Mercedes ist, dass dieses Konzept nicht auf die Schnelle zu kopieren ist. Selbst für 2023 wird es schwierig, weil es strukturelle Änderungen am Chassis sowie spezielle Kühler und Wärmetauscher verlangt, die man auf dem begrenzten Platzangebot unterbringen muss. Die aber sind extrem teuer. Wenn die FIA nicht handelt, riskiert sie einen Protest. Der hätte aber wenig Aussicht auf Erfolg, weil die FIA den W13 abgesegnet hat. Die Technikdirektoren schlugen deshalb zwei Optionen vor, um einen Protest zu verhindern. Entweder werden die Regeln für 2023 so geändert, dass es den anderen Teams leichter fällt, den Mercedes nachzubauen. Oder das Konzept wird für die nächste Saison pauschal verboten. ■



XPB

Mercedes sorgt für Streit: Spiegelhalterung oder Flügelelement?

NACHRICHTEN

RED BULL NIMMT AB

Für die Testfahrten schraubte Red Bull sein Auto in letzter Minute zusammen. Weil das Team von Weltmeister Max Verstappen so lange wie kein anderes am 2021er Auto entwickelt hatte, liegt das neue Auto zudem klar über dem Gewichtslimit. Einen Teil davon wollte Red Bull über neue Leichtbauteile abtrainieren. Doch die erhofften minus zehn Kilogramm kamen nicht ganz an, auch weil man den Unterboden flicken musste.

FAHREN MIT CORONA?

Sebastian Vettel ist offiziell der neunte Fahrer, der sich mit dem Coronavirus angesteckt hat, neben Gasly, Stroll, Leclerc, Norris, Ricciardo, Hamilton, Pérez und Räikkönen. Jetzt haben sich mehrere Fahrer dafür ausgesprochen, dass ein Start auch mit einer Corona-Erkrankung möglich sein sollte. Pérez: „Wenn ein Fahrer sich fit fühlt, sollte er fahren dürfen. Wir reisen um die Welt und sind ständig dem Risiko ausgesetzt. Die Fahrer sind selbst die besten Richter über ihren Gesundheitszustand." Hamilton mahnt: „Corona ist immer noch da. Wir sollten Maske tragen und uns selbst sowie die anderen schützen."

ENTLASTUNG FÜR MASI

Die FIA hat ihren Untersuchungsbericht zum WM-Finale in Abu Dhabi veröffentlicht. Es gibt keine neuen Erkenntnisse. Renndirektor Michael Masi wird sogar entlastet. Er habe unter extremen Umständen nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt. Dass er nicht alle Autos zurückrunden ließ, sei ein menschlicher Fehler gewesen.

SAINZ VERLÄNGERT

Carlos Sainz hat verraten, dass er ganz dicht vor seiner Vertragsverlängerung bei Ferrari steht. Teamchef Mattia Binotto bestätigt: „Wir müssen den Vertrag nur noch zu Papier bringen."

In Bahrain gingen gleich mehrere Boxenstopps in die Hose– hier strandet Dennis Hauger ohne Rad

XPB

Chaos in Boxengasse

Richard Verschoor bestimmte den Sprint. Jüri Vips war in seinem Hitech-Renner der schnellste Mann des Hauptrennens. Den Sieg verlor er beim Reifenwechsel. Théo Pourchaire taktierte richtig.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 2 kehrt in dieser Saison zurück zum alten Format. Statt drei Rennen trägt der Nachwuchs wieder nur zwei Läufe pro Wochenende aus. Die 22 Piloten kämpfen auf 13 unterschiedlichen Rennstrecken um die Siege.

Manchmal wird aus dem Letzten der Erste. Richard Verschoor kam als letzter Fahrer in einem Team unter. Der Niederländer dankte seiner italienischen Trident-Mannschaft mit dem Auftaktsieg. Verschoor schnappte sich im Sprint am Samstagabend von Bahrain auf den ersten 350 Metern den Spitzenplatz, den er bis ins Ziel nicht mehr abtrat. Der Schlüssel: Er schüttelte die Verfolger aus dem DRS-Bereich, und er managte die weichen Reifen clever über die Distanz von 124,5 Kilometer. Für Verschoor war es der zweite Sieg in der Formel 2, für seine Mannschaft der erste Erfolg seit 2016 – damals noch in der GP2. Das zweite Rennen endete für Verschoor im 26. von 32 Umläufen. Enzo Fittipaldi hatte ihn in einem Fünfkampf mit Logan Sargeant, Marino Sato und Roy Nissany umgedreht.

Pourchaire im Glück

Ralph Boschung befand sich im Sprint nach einem Raketenstart, der ihn von Platz 6 auf 2 brachte, auf Podestkurs. In Runde 18 überholte ihn jedoch Prema-Pilot Jehan Daruvala nach langem Zweikampf. Drei Umläufe vor Schluss zog zudem mit Liam Lawson der zweite Red-Bull-Junior am Schweizer vorbei. Auch im Hauptrennen zündete Boschung am Start den Nachbrenner, flitzte diesmal vom fünften auf den zweiten Rang, landete aber wieder nicht auf dem Treppchen.

In der Qualifikation hatte Jack Doohan für Virtuosi Racing die schnellste Rundenzeit in 1.40,542 Minuten gedreht. Damit war die Formel 2 zehn Sekunden langsamer als die Formel 1. In die erste Reihe raste Théo Pourchaire. Die große Zukunftshoffnung von Sauber, die im Sprint wegen eines Technikdefekts frühzeitig ausgeschieden war, krönte sich zum Sieger des Hauptrennens – obwohl ihm der Start misslang. Ein früher Reifenwechsel von der harten auf die weiche Mischung brachte ihn wieder nach vorn. Pourchaire profitierte dabei von einem verpatzten Boxenstopp des dominanten Jüri Vips.

Die Schlussphase verkam zu Slapstick. Dennis Hauger verlor das linke Vorderrad in der Box. Calan Williams machte es nach. Er riss auch noch die Boxenanlage mit und strandete quer in der „Fast Lane". Die Rennleitung rief ein Safety Car aus. Pourchaire brachte den Sieg beim Restart sicher vor Lawson ins Ziel. ■

XPB

Richard Verschoor gewann souverän den Sprint



MOTORSPORT IMAGES

Théo Pourchaire profitierte von Jüri Vips' Pech

ERGEBNIS SPRINT 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Richard Verschoor	43.34,983 min
2.	Jehan Daruvala	+ 1,853 s
3.	Liam Lawson	+ 4,975 s
4.	Ralph Boschung	+ 6,981 s
5.	Felipe Drugovich	+ 8,801 s
6.	Logan Sargeant	+ 9,263 s
7.	Jüri Vips	+ 13,350 s
8.	Ayumu Iwasa	+ 15,749 s
9.	Dennis Hauger	+ 17,665 s
10.	Jack Doohan	+ 21,472 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Théo Pourchaire	01:01.54,454 h
2.	Liam Lawson	+ 0,925 s
3.	Jüri Vips	+ 1,714 s
4.	Ralph Boschung	+ 3,863 s
5.	Marcus Armstrong	+ 4,606 s
6.	Felipe Drugovich	+ 5,722 s
7.	Logan Sargeant	+ 6,539 s
8.	Roy Nissany	+ 7,256 s
9.	Jake Hughes	+ 8,008 s
10.	Jack Doohan	+ 8,854 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Théo Pourchaire	25
2.	Liam Lawson	24
3.	Jüri Vips	18
4.	Ralph Boschung	17
5.	Felipe Drugovich	12

Arthur Leclerc zeigte ein tolles Überholspektakel. Zu Platz 4 im Sprint fehlten nur Zentimeter

MOTORSPORT IMAGES

Leclerc-Show, Teil 2

Isack Hadjar und Victor Martins heißen die Sieger der ersten beiden Formel-3-Rennen der Saison 2022. Für das meiste Spektakel in Bahrain sorgte aber Arthur Leclerc.

Von: **Tobias Grüner**

Während die Stars der Königsklasse erst nach Sonnenuntergang in den Auftakt-Grand-Prix starteten, mussten die 30 Formel-3-Junioren des Jahrgangs 2022 ihre ersten Rennrunden der Saison jeweils in der Mittagshitze abspulen. Erschwerend kam hinzu, dass Pirelli im Winter eine neue Reifensorte gebacken hat, die vor allem auf der Hinterachse deutlich mehr Verschleißerscheinungen zeigt als früher. Damit sollen auch die Youngster früh zu einem vorsichtigen Gasfuß erzogen werden. Im Qualifying am Freitag spielte die Gummiabnutzung aber noch keine Rolle. Hier raste überraschend der Argentinier Franco Colapinto mit seinem Van-Amersfoort-Renner auf die Pole-Position. Sowohl für den Piloten als auch für den holländischen Rennstall ist es die erste Saison in der dritten Liga. Mit Kush Maini fuhr ein weiterer Rookie hinter Roman Stanek die drittschnellste Quali-Runde. Die Freude hielt aber nur kurz. Maini versäumte es, an der FIA-Waage anzuhalten. Damit musste er beide Rennen aus der Boxengasse starten.

Hadjar erbt Sprint-Sieg

Beim Sprint am Samstag wurden die ersten zwölf Startplätze umgedreht. So ging der britische Formel-3-Meister Zak O'Sullivan von Platz 1 ins erste Rennen. Die beiden Quali-Schnellsten Colapinto und Stanek kamen sich schon in der Startrunde in die Quere. Resultat waren ein Plattfuß hinten und ein Flügelbruch vorne, was jeweils null Punkte bedeutete. Auch zwischen den beiden aussichtsreich gestarteten ART-Piloten Grégoire Saucy und Victor Martins krachte es. Vorne konnte O'Sullivan seine Spitzenposition bis zur fünften Runde halten. Dann zog ADAC-Formel-4-Champion Oliver Bearman vorbei. Der Prema-Pilot schien den Sieg locker einfahren zu können, doch nach dem Kreuzen der Linie kam das böse Erwachen. Die Rennleitung hatte eine Fünf-Sekunden-Strafe wegen mehrmaligem Verlassen der Strecke ausgesprochen. Damit erbte Isack Hadjar den Sieg. Alexander Smolyar landete auf Rang 3. O'Sullivan wurde bis auf Platz 6 durchgereicht. Er musste unter anderem Arthur Leclerc durchlassen, der von Startplatz 13 bis auf den fünften Platz raste.

Im Hauptrennen lief es für den Bruder von Ferrari-Pilot Charles Leclerc sogar noch besser. Dieses Mal ging es von 13 bis auf Rang 2 vor. Nur Victor Martins konnte sich vor dem Monegassen halten und seinen ersten Saisonsieg einfahren. Der Schweizer Saucy erbte Rang 3, weil Pole-Sitter Colapinto fünf Sekunden wegen Track-Limits aufgebrummt bekam. ■

MOTORSPORT IMAGES

Hadjar profitierte im Sprint von einer Bearman-Strafe



XPB

Nur Martins konnte Leclerc im Hauptrennen aufhalten

BAHRAIN, RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Isack Hadjar	37.30,285 min
2.	Oliver Bearman	+ 1,589 s
3.	Alexander Smolyar	+ 3,593 s
4.	Zane Maloney	+ 5,649 s
5.	Arthur Leclerc	+ 5,664 s
6.	Zak O'Sullivan	+ 8,850 s
7.	Caio Collet	+ 9,140 s
8.	Kaylen Frederick	+ 11,479 s
9.	Juan Manuel Correa	+ 12,153 s
10.	David Vidales	+ 19,134 s

BAHRAIN, RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Victor Martins	46.47,389 min
2.	Arthur Leclerc	+ 1,543 s
3.	Grégoire Saucy	+ 6,812 s
4.	Juan Manuel Correa	+ 9,084 s
5.	Franco Colapinto	+ 11,193 s
6.	Oliver Bearman	+ 14,582 s
7.	Jak Crawford	+ 18,765 s
8.	David Vidales	+ 23,004 s
9.	William Alatalo	+ 23,665 s
10.	Kaylen Frederick	+ 23,843 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Victor Martins	25
2.	Arthur Leclerc	24
3.	Oliver Bearman	17
4.	Grégoire Saucy	15
5.	Juan Manuel Correa	14

Josef Newgarden schenkte Roger Penske seinen 600. Sieg als Teambesitzer

INDYCAR

Penske-Party in Texas

Josef Newgarden ist der erste Oval-Sieger der noch jungen Saison. In einem furiosen Finale setzte sich der Penske-Pilot mit winzigen 0,067 Sekunden Vorsprung gegen seinen Teamkollegen Scott McLaughlin durch.

Von: **Philipp Körner**

Cash is King – das gilt auch im Millionen-Geschäft der IndyCar. Noch in der „Victory Lane" löste Teambesitzer Roger Penske deswegen sein Versprechen ein und reichte seinem siegreichen Fahrer Josef Newgarden 600 Dollar. Der Grund für die Prämie: Mit dem Erfolg des zweimaligen Champions kann der 1966 gegründete Rennstall des „Captains" jetzt serienübergreifend auf 600 Rennsiege zurückblicken – diese historische Leistung wollte Penske passend entlohnen. Josef Newgarden freute sich über sein Zubrot: „Seitdem ich im Jahr 2017 dazugestoßen bin, haben wir erst die 500er-, nun die 600er-Marke geknackt. Unfassbar!"

Dass die Penske-Boys eine entscheidende Rolle im ersten Oval-Lauf des Jahres spielen würden, war bereits in der Qualifikation absehbar. So sicherte sich zwar McLaren-SP-Pilot Felix Rosenqvist die Pole-Position. Dahinter platzierte sich aber direkt Scott McLaughlin. Will Power (Team Penske), der im Rennen die zweitmeisten Runden anführte, hatte den viertschnellsten Schnitt. Newgarden startete von Platz 7 aus.

Keine Zukunft für Texas?

Für das 1,5-Meilen-Oval in Fort Worth stand am Sonntag die IndyCar-Zukunft auf dem Spiel. In den letzten Jahren waren die Kritik am Racing und die Rufe nach einem Abschied immer lauter geworden. Hauptverantwortlich für die teils enttäuschenden Rennen ist ein synthetischer Harz (PJ1) auf den oberen Kurvenhälften. Während er bei der NASCAR wie gewünscht mehr Traktion bietet, kommen die schnelleren Formel-Renner auf ihm ins Rutschen. Bei den letzten Auftritten kam es so regelmäßig zu unnötigen Unfällen. Rahal-Pilot Jack Harvey musste nach einem Trainingsabflug am Samstag sogar wegen einer Gehirnerschütterung aussetzen und wurde von Santino Ferrucci vertreten.

Um zumindest eineinhalb Linien zu schaffen, durfte eine ausgewählte Gruppe von Fahrern mit Extra-Trainingsrunden zusätzlichen Gummi legen. Doch der Mehrwert sollte sich in Grenzen halten. So war die rutschigere Außenseite bei drei der vier Unterbrechungen durch Unfälle mitverantwortlich. Die erste Rennhälfte wurde so von Taktik und Abtasten geprägt.

In den letzten 100 Runden nahm das Rennen dann massiv an Fahrt auf und sah zehn der insgesamt 16 Führungswechsel. Der über weite Teile dominierende Scott McLaughlin ging als Erstplatzierter in den Schlussspurt, geriet jedoch im Verkehr unter Druck. Newgarden nutzte in der letzten Runde eine Lücke und übernahm bei der Einfahrt in den Start-Ziel-Bogen Platz 1. Ganassi-Fahrer Marcus Ericsson wurde vor Will Power starker Dritter. „Mein Auto war im Verkehr nicht gut genug, ich hätte mehr Risiko eingehen müssen", grämte sich Tabellenführer McLaughlin. „Immerhin hat ein Kollege gewonnen, sonst wäre ich jetzt richtig angepisst." ■

INDYCAR, TEXAS

1.	Josef Newgarden	2:09.29,7270 h
2.	Scott McLaughlin	+ 0,0669 s
3.	Marcus Ericsson	+ 1,3537 s
4.	Will Power	+ 15,2230 s
5.	Scott Dixon	+ 15,6736 s
6.	Jimmie Johnson	+ 18,0939 s
7.	Álex Palou	+ 19,1937 s
8.	Simon Pagenaud	+ 22,4649 s
9.	Santino Ferrucci	+ 24,4149 s
10.	Rinus VeeKay	+ 25,4840 s

Pole-Position:
Felix Rosenqvist: 221,110 mph
Meiste Führungsrunden:
S. McLaughlin, 186/248 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	McLaughlin	97 Punkte
2.	Power	69
3.	Palou	67
4.	Newgarden	65
5.	Ericsson	58



INDYCAR

Jimmie Johnson lief bei seinem IndyCar-Oval-Debüt auf Platz 6 ein

Caddy dominiert



Earl Bamber, Neel Jani und Alex Lynn holten für Cadillac den vierten Sieg in Sebring

IMSA

In der DPI-Topklasse trafen in Sebring fünf Cadillac auf zwei Acura. Das Rennen endete mit einem klaren Dreifachsieg für die GM-Tochter Cadillac. Doch die Geschichte des Rennens schrieb Earl Bamber: Der ehemalige Porsche-Werksfahrer fuhr ein mitreißendes Rennen, hätte sich aber am Ende fast noch selbst um den verdienten Lohn gebracht.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Lieben wir sie nicht alle, die großen Momente im Motorsport? Wenn ein Pilot alle Gegner in Grund und Boden fährt? Wenn ein Fahrer den Unterschied macht? Und noch schöner: wenn er am Ende fast noch gestolpert wäre über seine eigenen Großtaten? Genau das bot die 70. Ausgabe des 12h-Rennens in Sebring: Cadillac-Werkspilot Earl Bamber war ganz fraglos der Star des Rennens. Und das nicht nur, weil er mit seinen Teamkollegen Alex Lynn und Neel Jani, der den in die F1 abgewanderten Kevin Magnussen bei Chip Ganassi im Auto mit der #02 ersetzte, siegte – was witzigerweise bedeutete, dass zwei ehemalige LMP1-Piloten von Porsche zum ersten Mal in Sebring siegten.

Nein, es war die Art und Weise: In der neunten und zehnten Rennstunde hatte Bamber nach der siebten und letzten Gelbphase den Hammer ausgepackt, eine Elf-Sekunden-Lücke zum Ally-Cadillac (#48) von Kamui Kobayashi geschlossen, bei dessen Boxenstopp die Führung erobert und dann einen Vorsprung von einer halben Minute auf den JDC-Miller-Cadillac (#5) von Richard Westbrook, Tristan Vautier und Loïc Duval herausgezaubert. 32 Sekunden! In 36 Runden!

Drei Patzer und ein Sieg

Damit hatte Bambers Teamkollege Alex Lynn einen geruhsamen Stint vor sich, als er von Bamber übernahm. Das Rennen war so gut wie vorentschieden, zumindest dachten wir das alle. Als der Kiwi beim vorletzten Stopp in Runde 311 wieder Platz im Ganassi-Renner nimmt, präsentierte er den Fans seine Entertainer-

> „Ich bin heute phasenweise wirklich auf meinem besten Niveau gefahren – aber für ein paar Momente leider auch auf meinem schlechtesten!“
>
> Ganassi-Pilot Earl Bamber

Künste. Gleich nach der Boxenausfahrt touchierte er in seiner Outlap ein LMP3-Auto, was er in der Folgerunde mit einer Durchfahrtsstrafe teuer bezahlen musste – denn damit war der Vorsprung von rund 25 Sekunden beim Teufel. Noch schlimmer: Richard Westbrook konnte deshalb im JDC-Miller-Cadillac die Führung erben und führte das Feld plötzlich mit fünf Sekunden Vorsprung an.

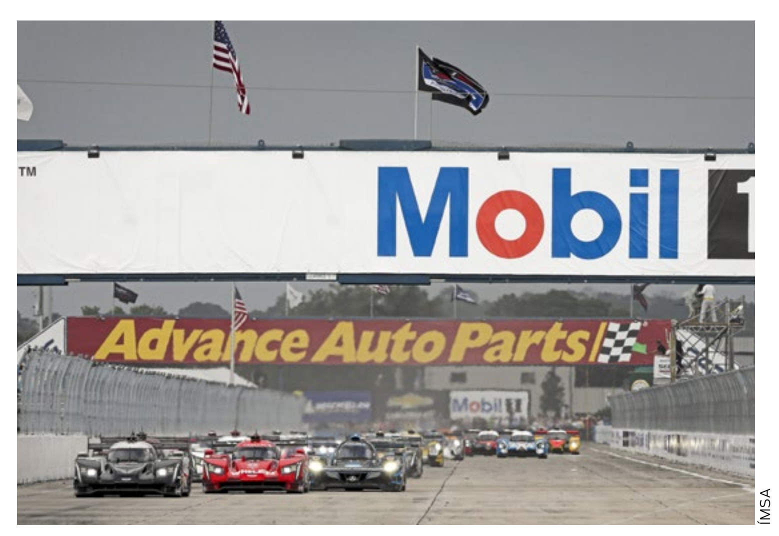
Bamber nahm den Kopf zwischen die Schultern und blies zur Attacke. Sieben Runden später kassierte er den Briten wieder, doch was folgte, war gleich der zweite Fauxpas in Folge: Kurz nach der Übernahme der Führung verschätzt sich Bamber bei der Überrundung eines GT3-Ferraris, die Folge ist ein hübscher Dreher – abermals flutscht Richard Westbrook durch – und abermals ist die Führung dahin.

Doch Neuseeländer haben offensichtlich ein großes Kämpferherz: Bamber packte abermals seinen Warp-Speed aus und dampfte den neuen Rückstand von sechs Sekunden binnen sieben Runden auf null: 46 Minuten vor Rennende nutzte Bamber in Runde 326 geschickt einen Vorteil im Verkehr aus, um sich zum zweiten Mal an Westbrook vorbeizutanken.

Das war an diesem Tag auch wirklich die letzte Großtat von Bamber am Steuer seines Rennautos, routiniert fuhr er den Sieg nach Hause, um nach dem Rennen dann noch als guter Sprücheklopfer aufzutrumpfen: „Ich bin heute phasenweise auf meinem besten Niveau gefahren, aber leider ein paarmal auch auf meinem schlechtesten! Klar bin ich happy, dass ich für meinen neuen Arbeitgeber Cadillac gleich beim dritten Rennen den ersten Sieg in der DPI-Topklasse einfahren konnte. So kann es nach meinem Geschmack weitergehen!“



Chip Ganassi freut sich wie ein Honigkuchenpferd über den Sebring-Sieg



Schon beim Start hatte die Cadillac-DPI-Fraktion die Oberhand über Acura

Im Nachsatz stellte Bamber aber klar, dass man für Heldentaten auch das richtige Auto braucht: „Wir haben viel Testarbeit in die Vorbereitung der neuen Saison gesteckt, und langsam sieht man den Erfolg. Als Fahrer kannst du nur dann brillieren, wenn du ein perfektes Auto hast. Und unser Cadillac lief und lag heute sensationell gut!“

Und mit einem breiten Grinsen fügte Earl Bamber noch an: „Chip Ganassi hätte mich vermutlich umgebracht, wenn ich ihm den Sieg versaut hätte! Mir blieb also gar nichts anderes übrig, als meine Fehler umgehend wieder zu korrigieren!“

Den einen Tick besser

Ähnlich wie in der GT-Klasse bestand für Bamber ein Schlüssel darin, in der entscheidenden Phase die Führung an sich zu reißen: „Wenn du ohne schlechte Luftverwirbelungen vorne fährst, ist das Leben viel einfacher. Wenn du hinter einem anderen DPI festhängst, wird das Fahrverhalten von Runde zu Runde immer schlechter. Daher hatten wir vorher abgesprochen, dass wir im letzten Renndrittel mit einer aggressiven Strategie das Rennen von vorne diktieren wollten. Und diese Rechnung ist auch aufgegangen – trotz meiner Fehler!“

Die anderen Caddys konnten an die Performance von Chip Ganassi nicht ranschmecken. Vielleicht hätte es das Schwesterauto gekonnt, doch das lief bereits während der Startrunde mit Getriebeärger in Probleme. Der JDC-Miller-Cadillac von Vautier, Westbrook und Duval hatte nicht ganz die Pace von Ganassi, allerdings kämpfte das Team auch mit Kühlproblemen. „So wie ich das gesehen habe, war der Cadillac von Ganassi über den Bodenwellen das beste Auto“, gab JDC-Pilot Tristan Vautier nach dem Rennen zu.

Teamkollege Richard Westbrook stimmte zu: „Wir können uns nicht wirklich beschweren, denn wir sind das ganze Rennen über an der Spitze mitgefahren. Als es Ernst wurde, war das Ganassi-Auto einen Tick besser. Besonders stark waren sie mit frischen Reifen, da kämpften wir mit Balance-Problemen, und der Ganassi-DPI fuhr einfach weg.“

Auch Position 3 war fest in Cadillac-Hand, die Whelen-Piloten Pipo Derani, Tristan Nunez und Mike Conway führten über weite Strecken am Samstagnachmittag das Rennen an, doch am Abend waren sie chancenlos. „Ich habe mir den Hintern aus der Hose gefahren, um die Lücke zum Ganassi-DPI zu schließen, aber das war schlicht unmöglich“, so Derani. „Nach einem Feindkontakt mit dem Meyer-Shank-Auto und einem anschließenden Dreher habe ich weitere Zeit verloren, dann mussten wir auf einmal auch noch Sprit sparen – spätestens da war mir klar, dass wir sie nicht mehr einholen können.“

Nun ist es keine Neuigkeit, dass die Cadillac-DPI Bodenwellen und Kurbs etwas besser schlucken als zum Beispiel die Acura. Im Duell der beiden Hersteller gab diesmal in Sebring auch die Fehlerquote den Ausschlag: Ja, Earl Bamber hatte zwar drei Zwischenfälle, aber auch die Pace, um die Fehler wieder auszubügeln. Nahezu alle anderen Konkurrenten aus der DPI-Klasse schossen Böcke, für die sie am Ende teuer bezahlten. Das Ally-Cadillac-Team, in dem auch Mike Rockenfeller am Start war, hatte zwei Strafen, einen losen Unterboden und eine gerissene Bremsscheibe zu beklagen. „Da geht nach vorne dann nichts mehr“, so ein frustrierter Rockenfeller.

Sebring gehört Cadillac

Auch die beiden Acura verloren Zeit durch Fehler. So nahm Will Stevens im Acura von Wayne Taylor Racing (#10) die falsche Spur am Boxenausgang, womit die Fahrererkennung nicht ausgelöst wurde, die Folge war eine Durchfahrtsstrafe. Auch das Meyer-Shank-Auto hatte Feindkontakte und ein nicht passgenaues Setup. „Wir haben die Abstimmung das ganze Wochenende nicht perfekt getroffen“, so Oliver Jarvis, der mit seinen Teamkollegen Tom Blomqvist und Stoffel Vandoorne am Ende Platz 5 belegte.

Jarvis und seine Markenkollegen hatten auf kühlere Temperaturen am Samstagabend gehofft, doch der Wunsch erfüllte sich nicht. „Die Acura haben eine etwas bessere Aero-Effizienz, was uns geholfen hätte, wenn die Temperaturen deutlich gefallen wären“, erklärte Jarvis. „Wenn es heiß ist, haben die Cadillac wegen ihrer guten mechanischen Traktion einen Vorteil.“ Das erklärt auch, warum Earl Bamber, Alex Lynn und Neel Jani in Sebring bereits den vierten Cadillac-Sieg in sechs Jahren holten. Sebring gehört Cadillac! ■

NACHRICHTEN

MICHELIN: 15 000 REIFEN

Für Michelin war der Doubleheader von WEC und IMSA in Sebring eine Mammutaufgabe: Die Franzosen belieferten nahezu alle am Start befindlichen Rennautos aus allen Rennserien, mit Ausnahme der LMP2-Wagen aus der WEC. In Summe karrten die Franzosen 15 000 Reifen für 163 Rennwagen nach Sebring, darunter 4500 Regenreifen.

LMP2-REGELN ERST 2025

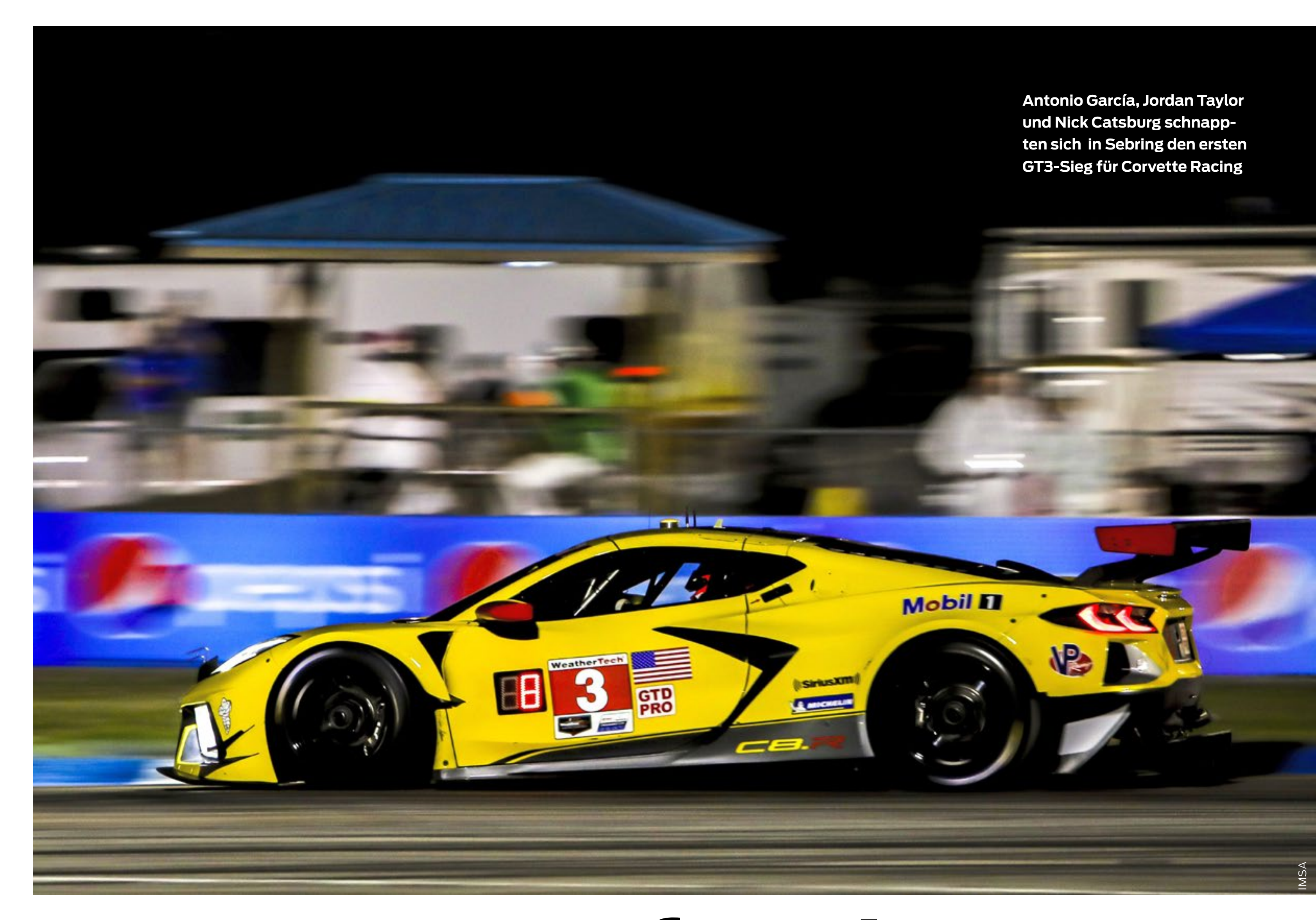
Der Weltrat der FIA hat am vergangenen Wochenende die Einführung der neuen LMP2-Regeln auf 2025 verschoben. Laut FIA soll die Verschiebung dazu genutzt werden, die technischen und finanziellen Ziele für das neue Reglement nochmals zu prüfen, außerdem erhofft man sich so eine optimalere Übergangsphase bei der Ablösung der aktuellen LMP2-Generation.

21 FAHRER FUHREN BEIDES

21 Fahrer starteten sowohl beim WEC-Saisonstart als auch beim 12h-Rennen der IMSA, darunter auch Mike Rockenfeller, doch sein Fall war speziell: Alle drei Piloten des Ally-Cadillac (Rockenfeller, José María López und Kamui Kobayashi) fuhren beide Rennen. Die Toyota-Werkspiloten Kobayashi und López durften überhaupt erst am Samstag in den Ally-Cadillac einsteigen, sodass Rockenfeller bis dahin auf sich allein gestellt war.

PEUGEOT ALS DODGE?

Zäh wie Gummi halten sich Gerüchte, wonach der angeblich für 2023 nochmals upgegradete Peugeot 9X8 auch in Amerika ein Thema ist – als umgetaufter Dodge im Rahmen der Stellantis-Gruppe. Einige DPI-Teams haben mittlerweile versucht, bei Peugeot die Einsatzmöglichkeiten in Erfahrung zu bringen. Dabei klaffen die Vorstellungen über den Anschaffungspreis etwas auseinander, zumal Peugeot auf ein dreijähriges Commitment der Einsatzteams besteht.



Antonio García, Jordan Taylor und Nick Catsburg schnappten sich in Sebring den ersten GT3-Sieg für Corvette Racing

IMSA

V8-Sirene für die Fans

Exakt 28 GT3-Rennwagen standen in Sebring beim 12h-Rennen der IMSA-Serie am Start, elf davon in der topbesetzten GTD-Pro-Klasse für werksunterstützte Teams. Fünf Hersteller kämpften um die Spitze, am Ende holte Corvette mit V8-Gebrüll seinen ersten GT3-Sieg.

Von: **Marcus Schurig**

Kleine Fangfrage zum Einstieg: Welcher Hersteller räumte beim Doubleheader von WEC und IMSA in Sebring die meisten Pokale ab? Der GM-Konzern. Cadillac siegte in der DPI-Topklasse, Corvette in der GTD-Pro-Kategorie für werksunterstützte GT3-Teams, dazu holte man in der GTE-Pro-Klasse der WEC mit Corvette Platz 2.

Der erstaunlichste Sieg war sicher jener in der GTD-Pro-Klasse, wo Corvette nach dem Ende der alten GTLM-Werksära mit einem modifizierten GTE-Renner in der GT3 antritt. Das GT3-Debüt beim IMSA-Saisonstart in Daytona verlief eher harzig: Nach zwei Gewichtserhöhungen von 1320 auf 1335 Kilo belegte Corvette beim 24h-Klassiker nur die Plätze 6 und 10. Und weil die US-Flundern in Sebring noch mal fünf Kilo einladen mussten, war der Drops für Corvette in Sebring nach Einschätzung der meisten Experten schon gelutscht.

Da hatten sie die Rechnung ohne die IMSA-Serie gemacht: Am Donnerstagabend bekam Corvette nach viel Wehklagen eine Restriktorvergrößerung von einem Millimeter zugestanden, macht 20 PS. Und schwupps, schon stand man im Qualifying auf Platz 3, hinter Ferrari und Lamborghini, vor Porsche und BMW. Sieben der elf genannten GT3-Autos lagen dabei in sechs Zehnteln – alles war angerichtet für ein großartiges GT-Rennen.

Vier Stunden freie Fahrt

Weil das 12h-Rennen in Sebring traditionell immer erst im letzten Rennviertel entschieden wird, wenn die Nacht hereinbricht und die Temperaturen sinken, können wir die ersten acht bis neun Stunden fast ignorieren. Warum? Sieben Gelbphasen in den ersten siebeneinhalb Stunden sorgten dafür, dass die meisten Favoriten in der GTD-Pro auch noch in der Führungsrunde lagen, als es wirklich um die Wurst ging. Die meisten heißt also nicht alle? Korrekt. Im Finale lag der Risi-Ferrari, der etwas überraschend die Pole-Position geholt hatte, nur noch auf dem neunten Klassenrang, mit vier Runden Rückstand. Grund: eine defekte Servolenkung. Das gleiche Missgeschick betraf auch einen BMW M4 GT3 des Rahal-Teams (#25).

Zwei Favoriten fehlten also, die zuvor lange im Vorderfeld mitgegeigt hatten. Nach acht Stunden hegten somit noch folgende Autos Aussichten aufs Podium: Corvette (#3), der zweite BMW M4 (#24), der TR3 Racing-Lamborghini (#63) sowie der Lexus RC F von Vasser Sullivan (#14) und der WeatherTech-AMG (#97). Fünf Fahrzeuge von fünf Herstellern – was will man mehr? Warum ausgerechnet die Acht-Stunden-Marke hier von Interesse ist? Weil es in den letzten vier Stunden keine Gelbphase mehr gab, was eher untypisch ist

für Sebring. Und lange Grünphasen sorgen in der IMSA in der Regel dafür, dass man sehr genau feststellen kann, wer auch dank oder trotz der BOP schnell ist und wer langsam.

In der neunten und zehnten Rennstunde stachen drei Fahrzeuge heraus, die mit nahezu identischem Speed unterwegs waren: Corvette, BMW und Lamborghini, die vorwiegend in dieser Reihenfolge trotz zwei Stunden unter Grün nur um zehn Sekunden voneinander getrennt waren. Lexus und Mercedes hatten einen leichten Abriss, der sich aber im Rahmen hielt und in der Nacht sogar tendenziell sank.

BMW: Guter Speed, aber ...

Der Erste, der blinzelt, verliert ja bekanntlich, und das war BMW. 80 Minuten vor Rennende musste Philipp Eng in Runde 284 zum zweiten Mal binnen sechs Runden die Boxen anlaufen. Grund: ein Getriebeproblem. Mit Mühe und Not brachte Eng den M4 über die Distanz und rettete für BMW immerhin noch Platz 4. „Das Resultat ist suboptimal, aber wir müssen das Positive mitnehmen", sagte Augusto Farfus. „Mit den BOP-Anpassungen seit Daytona konnten wir endlich zeigen, was das Auto kann. Wir konnten lange Zeit ganz vorne mitfahren."

BMW durfte nach Daytona 20 Kilo ausladen und bekam deutlich



Corvette Racing holte ausgerechnet beim Debüt mit dem neuen Zwitter-GT3-Rennwagen auf Basis der C8 den ersten Sebring-Sieg seit 2017 – und damit den zwölften GT-Klassensieg seit 2002.

mehr Laderuck zugestanden. „Wir müssen hier unter Beweis stellen, dass wir ein wettbewerbsfähiges Auto gebaut haben", so der neue BMW-Sportchef Andreas Roos vor dem Rennen. Die Performance stimmte – die Zuverlässigkeit leider noch nicht.

Mit dem Rückfall von BMW rutschte Mirko Bortolotti im TR3-Lamborghini Huracán auf den zweiten Platz nach vorne. Der schnelle Italiener versuchte in der letzten Rennstunde alles, um die Lücke von zehn Sekunden auf die führende Corvette zu schließen, doch näher als sechs Sekunden kam er nicht mehr heran. „Ich musste im Finale alles geben, um die Führung zu verteidigen", sagte Corvette-Pilot Antonio García nach dem Rennen. „Wir waren wirklich überrascht, dass wir im Rennen bei heißen Bedingungen vorne fahren konnten. Daher machte ich mir Sorgen, dass wir eventuell bei kühleren Bedingungen unter Druck kommen würden. Ich glaube, es hat geholfen, das Finale von vorne zu kontrollieren, denn wenn wir im Pulk festhingen, verloren wir wegen der Dirty Air immer ein wenig an Performance."

Dass Corvette ausgerechnet beim Debüt mit dem brandneuen Zwitter-GT3 den ersten Sebring-Sieg seit 2017 einfahren konnte, machte die Freude umso größer. „Am Ende zählt in Sebring die Kombination aus Fehlerlosigkeit, Zuverlässigkeit und Speed – und wir hatten diese Punkte immer im Hinterkopf", sagte García.

Während die ersten beiden Plätze sortiert waren, bahnte sich in den Schlussminuten noch ein Drama um Platz 3 an: Lange hatte der Lexus RC F des Vasser-Sullivan-Teams (#14) von Jack Hawksworth, Aaron Telitz und Ben Barnicoat diese Position inne, doch in den letzten 40 Minuten robbte sich Jules Gounon im WeatherTech-Mercedes-AMG GT3 immer näher an Telitz heran. Sechs Minuten vor Rennende war der Vorsprung von Telitz auf 0,4 Sekunden geschrumpft.

Wenige Sekunden vor Fallen der Zielflagge war der Lexus auf einmal langsam unterwegs, die TV-Aufnahmen konnten wegen der Dunkelheit die Geschehnisse nicht präzise auflösen. Letztlich überquerte Gounon die Ziellinie als Dritter, Telitz stotterte sich auf Rang 7 ins Ziel – ihm war der Sprit ausgegangen! „Wir hatten ein super Rennen, die letzten Runden hatte ich ein tolles Duell mit Jules Gounon, bis mir kurz vor dem Ziel noch der Sprit ausging. Das ist natürlich extrem bitter, kann im Motorsport aber immer mal passieren."

Corvette vor Lamborghini, Mercedes und BMW – was war bei Porsche los? Die beiden Porsche 911 GT3 R der Teams Pfaff Motorsports (#9) und WeatherTech Racing (#79) kamen nur auf den Positionen 5 und 6 ins Ziel, nachdem Porsche beim Saisonstart in Daytona die Klasse dominiert hatte. Die beiden Elfer hatten im Finale nicht die Pace, um vorne einzugreifen, eher im Gegenteil: In der langen Grünphase erhöhte sich der Rückstand auf die Spitze weiter.

Speed-Defizit bei Porsche

Die Gründe sind nicht ganz klar, denn die BOP für Porsche wurde nicht schlechter, auch wenn andere Hersteller wie Corvette und BMW eine bessere Einstufung für Sebring erhalten hatten. „Wir müssen das noch mal genau analysieren", erklärte Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach, der nicht ausschloss, dass mehrere Faktoren für das Speed-Defizit verantwortlich waren: „Die Fahrer waren alle happy mit dem Auto, da gab es keine besonderen Probleme."

In der GTD-Klasse für Pro-Am-Fahrerpaarungen siegte der Cetilar Racing-Ferrari von Roberto Lacorte, Giorgio Semagiotto und Antonio Fuoco. Das war umso bemerkenswerter, als das Trio nicht fehlerfrei blieb: Feindkontakte und zwei Strafen warfen den Ferrari zurück, doch die Zeitverluste konnten bei den Gelbphasen kompensiert werden. Die Plätze 2 und 3 gingen an Mercedes und abermals Ferrari.

Bitter war das Resultat für das viertplatzierte BMW-Team Turner Motorsport: 30 Minuten vor Ende musste Bill Auberlen, der in Sebring sein 500. Rennen für BMW fuhr, auf Platz 2 liegend die Box anlaufen, weil er sonst die erlaubte Maximalfahrzeit überschritten hätte. Bill nahm's gelassen: „Shit happens!" ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ZWEITER SAISONLAUF IN SEBRING (FLORIDA, USA)

Länge der Strecke: 6,019 km; **Renndistanz:** 351 Runden = 2112,669 Kilometer; **Pole-Position DPI-Klasse:** Sébastien Bourdais; CGR-Cadillac DPI (#01) 1.45,166 min; **Pole-Position GTD-Pro:** Daniel Serra; Risi-Ferrari 488 GTE (#62) 1.59,414 min; **Pole-Position GTD:** Zach Robichon; Wright-Porsche 911 (#16) 1.59,763 min; **Schnellste Rennrunden: DPI:** Mike Conway (Cadillac) 1.47,018 min; **GTD-Pro:** Jules Gounon (Mercedes) 2.01,299 min; **GTD:** Antonio Fuoco (Ferrari) 2.01,213 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#02	Bamber/Lynn/Jani	Chip Ganassi Racing-Cadillac DPI	12:01.46,148 h
2.	DPI	#5	Vautier/Westbrook/Duval	JDC Miller Motorsports-Cadillac DPI	+6,471 sec
3.	DPI	#31	Derani/Nunez/Conway	Whelen Engineering-Cadillac DPI	+14,616 sec
4.	DPI	#10	Taylor/Albuquerque/Stevens	Wayne Taylor Racing-Acura DPI	+26,958 sec
5.	DPI	#60	Jarvis/Blomqvist/Vandoorne	Meyer Shank Racing-Acura DPI	+27,621 sec
6.	DPI	#48	Rockenfeller/Kobayashi/López	Ally Cadillac DPI	+5 Runden
7.	LMP2	#52	Keating/Jensen/Huffaker	PR1 Mathiasen Motorsport-Oreca LMP2	+6 Runden
8.	LMP2	#29	Murry/Van der Garde/Van Eerd	Racing Team Nederland-Oreca LMP2	+7 Runden
9.	LMP2	#18	Merriman/Tilley/Dalziel	Era Motorsport-Oreca LMP2	+7 Runden
10.	LMP2	#11	Thomas/Pierson/Bomarito	PR1 Mathiasen Motorsport-Oreca LMP2	+8 Runden
11.	LMP2	#22	McGuire/Smith/Tappy	United Autosports-Oreca LMP2	+9 Runden
12.	LMP2	#20	Andersen/Fjordbach/Scherer	High Class Racing-Oreca LMP2	+11 Runden
13.	LMP3	#33	Barbosa/Jakobsen/Willsey	Sean Creech Motorsport-LMP3-Ligier JS P320	+20 Runden
14.	LMP3	#30	Balogh/Grist/Dickerson	Jr III Racing-LMP3-Ligier JS P320	+20 Runden
15.	LMP3	#38	Goldburg/Lindh/Shields	Performance Tech-LMP3-Ligier JS P320	+28 Runden
16.	GTD-Pro	#3	García/Taylor/Catsburg	Corvette Racing-C8.R GTD	+28 Runden
17.	GTD-Pro	#63	Mapelli/Caldarelli/Bortolotti	TR3 Racing-Lamborghini Huracán GT3	+28 Runden
18.	GTD-Pro	#97	MacNeil/Gounon/Engel	WeatherTech Racing-Mercedes AMG GT3	+29 Runden
19.	GTD-Pro	#24	Eng/Wittmann/Yelloly	Rahal Letterman-BMW M4 GT3	+29 Runden
20.	GTD-Pro	#9	Campbell/Jaminet/Nasr	Pfaff Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+29 Runden

Der Uralt-LMP1-Wagen von Alpine dominierte das 1000-Meilen-Rennen der WEC in Sebring

MOTORSPORT-IMAGES

Sehr alt, sehr schnell

Das Alpine-Team holte in Sebring den ersten französischen WM-Laufsieg seit dem Neustart der Sportwagen-Weltmeisterschaft im Jahr 2012. Das Alpine-Trio Matthieu Vaxivière, André Negrão und Nicolas Lapierre siegte mit einem Vorsprung von 37 Sekunden auf Toyota, Platz 3 ging an das amerikanische Glickenhaus-Team.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Pole-Position, schnellste Rennrunde und überlegener Sieg – das 1000-Meilen-Rennen der WEC in Sebring war für das französische Alpine-Team ein glatter Durchmarsch. Was schon etwas verwundert, denn Alpine setzt in der WEC das alte Rebellion LMP1-Auto ein, während die Konkurrenz von Toyota und Glickenhaus hochmoderne Hypercars an den Start bringt. Die verblüffende Überlegenheit ist dennoch erklärbar: Erstens hat Alpine über den Winter nicht geschlafen. Die Franzosen haben ihre Strategie-Tools verbessert und konnten ihre Setup-Optionen bei Testfahrten mit neuen Michelin-Reifen anpassen. Zweitens hatte besonders Toyota in Sebring mit Beschränkungen über die Balance of Performance (BOP) zu kämpfen.

Alpine ging von der Pole-Position ins Rennen und konnte sich mühelos von den Klassengegnern absetzen. Über die Distanz war das Fahrertrio von Alpine im Mittel 1,5 Sekunden pro Runde schneller als der direkte Verfolger Toyota. Der Vorteil ging mit einem Nachteil bei der Reichweite einher: Toyota konnte mehr Runden pro Stint absolvieren.

Alpine mit Speedvorteil

Doch Alpine hatte genug Speed, um einen oder sogar zwei Extra-Tankstopps über die Acht-Stunden-Distanz zu kompensieren. Ein Grund für die eingeschränkte Reichweite bei Alpine war eine Reduzierung der erlaubten Energiemenge pro Runde über die BOP. Verfolger Toyota kämpfte derweil mit einer BOP-Beschränkung bei der Hybridpower: Die beiden Toyota GR010 Hybrid durften den Hybrid-Boost erst ab einer Grenzgeschwindigkeit von 190 km/h nutzen – im letzten Jahr lag der Wert noch bei 120 km/h. „Wir waren selber überrascht, dass wir eine so dominante Pace hatten“, erklärte Nicolas Lapierre nach dem Rennen. „Toyota hat sein Hypercar für 2022 grundlegend überarbeitet und dabei viel Testarbeit verrichtet. Deshalb sind wir davon ausgegangen, dass sie schneller sein würden als wir.“ Toyota hatte über den Winter auf die amerikanischen LMDh-Reifengrößen (290 mm vorne, 340 mm hinten) gewechselt und dabei Aerodynamik und Gewichtsverteilung neu angepasst. Bei Toyota war man davon ausgegangen, dass die wellige Strecke in Sebring ihrem Auto nicht schmeckt, dass man aber dennoch schnell genug sei, um eine Siegchance zu haben.

Einen Wechsel bei der Reifenspezifikation hatte auch Alpine zu bewerkstelligen, die im letzten Jahr noch mit den alten



MOTORSPORT-IMAGES

Toyota-Pilot José María López rollierte seinen GR010 nach vier Rennstunden

LMP1-Reifen angetreten waren, und die in diesem Jahr auf die symmetrischen Hypercar-Reifen (310 mm vorne und hinten) wechselten. „Nach der letzten Saison haben wir mit Alpine ein Testprogramm gestartet, damit sie ihr Auto an die neuen Reifen anpassen konnten", sagte Pierre Alves, Leiter Langstrecke beim Reifenpartner Michelin. „Und in Sebring konnte man sehen, dass sich diese Testarbeit wirklich ausgezahlt hat."

Als Alpine überriss, dass sie auch im Rennen einen klaren Speedvorteil gegenüber Toyota hatten, begann man, die Strategie zu kalkulieren. „Wir sparten immer ein klein wenig Sprit, was dazu führte, dass Toyota in jedem Stint nur zwei Runden länger fuhr als wir", sagte Lapierre. „Damit mussten wir über die Distanz nur einen Stopp kompensieren. Deshalb war das für uns ein tolles Rennen, denn letztes Jahr fehlten uns Pace und Reichweite – in Sebring konnten wir wirklich kämpfen."

Alpine hatte bis kurz vor Rennhalbzeit bereits einen Vorsprung von knapp einer Minute herausgefahren, als ein Unfall von Toyota-Pilot José María López (#7) nach 112 Runden für eine Rennunterbrechung mit roter Flagge führte. Der Argentinier war beim Herausbeschleunigen aus der Haarnadel mit Proton-Porsche-Pilot Julien Andlauer aneinandergeraten. Durch den Feindkontakt drehte er sich zur Innenseite weg und touchierte dabei die Reifenstapel. López gewahrte nicht, wie stark das Auto beschädigt war, denn wenige hundert Meter später flog er mit hoher Geschwindigkeit noch mal ab, da sich Karosserieteile unter die Vorderachse geschoben hatten.

„Das Auto hat weder auf Brems- noch auf Lenkbefehle reagiert", sagte López. Bei dem Einschlag verhakte sich der Toyota von López mit den Reifenstapeln, stieg auf und legte eine Rolle im Zeitlupentempo hin. López blieb unverletzt, aber der Toyota war draußen.

Toyota bremst Toyota

Die rote Flagge hatte aber auch Konsequenzen für den zweiten Toyota (#8) von Brendon Hartley, denn der war am Ende des Stints und benötigte dringend Benzin – die rote Flagge kam zum falschen Zeitpunkt. Der Neuseeländer kam am Ende der Formationsrunde für den Neustart deshalb für einen sogenannten Notstopp an die Box und tankte für fünf Sekunden nach. Zwei Runden später musste er abermals an die Box, um vollzutanken. Damit hatte Alpine eine volle Runde Vorsprung – das Rennen um den Sieg war bereits de facto gelaufen.

> **!** Das Alpine-Team war in Sebring im Schnitt 1,5 Sekunden pro Runde schneller als das hochmoderne Hybrid-Hypercar von Toyota. Die BOP hätte nicht zu einer Überlegenheit eines Uraltwagens führen dürfen.

Unruhe kam nur noch mal eine Stunde vor Schluss auf, als das Rennen wegen eines nahenden Unwetters samt Blitzgefahr zum zweiten Mal mit roter Flagge unterbrochen werden musste, denn das erlaubte dem mittlerweile wieder in die Führungsrunde zurückgekehrten Toyota von Hartley, Ryo Hirakawa und Sébastien Buemi, wieder aufzuschließen. Zum Showdown sollte es aber nicht kommen: Zwar bereitete die Rennleitung 45 Minuten vor Ende einen Neustart vor, doch wieder sorgten Blitze für den dritten und damit finalen Rennabbruch.

Platz 3 für Glickenhaus

Für das Hypercar-Team von Jim Glickenhaus endete das Sebring-Debüt mit Platz 3 zwar auf dem Podest, und die zweitschnellste Hypercar-Rundenzeit im Rennen zeigte das Potenzial, doch in Summe kam der 007 LMH von Olivier Pla, Romain Dumas und Ryan Briscoe mit der welligen Strecke nur schlecht zurecht, auch weil es über den Winter offenbar keine Testarbeit gegeben hat. Eine Durchfahrtsstrafe für einen Fehler beim Neustart besiegelte das Schicksal. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

ERSTER WM-LAUF IN SEBRING (USA)

Länge der Strecke: 6,019 Kilometer; **Renndistanz:** 194 Runden = 1167,686 Kilometer; **Pole-Position LMP1:** Alpine (#36) 1.47,407 min; **Pole-Position LMP2:** AF Corse-Oreca (#83) 1.49,014 min; **Pole-Position GTE:** Porsche 911 (#92) 1.57,233 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Matthieu Vaxivière, Alpine (#36), 1.49,033 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** William Stevens, Jota-Oreca (#38), 1.50,836 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Nick Tandy, Corvette C8.R (#64), 1.57.734 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	LMH	#36	Negrão/Vaxivière/Lapierre	Alpine A480-Gibson	7:15.37,293 h
2.	LMH	#8	Buemi/Hartley/Hirakawa	Toyota GR010 Hybrid	+37,466 sec
3.	LMH	#708	Pla/Dumas/Briscoe	Glickenhaus 007 LMH	+1 Runde
4.	LMP2	#23	Jarvis/Di Resta/Pierson	United Autosports-Oreca 07	+2 Runden
5.	LMP2	#31	Gelael/Frijns/Rast	WRT-Oreca 07	+2 Runden
6.	LMP2	#41	Andrade/Habsburg/Nato	Realteam by WRT-Oreca 07	+2 Runden
7.	LMP2	#9	Kubica/Deletraz/Colombo	Prema Orlen Team-Oreca 07	+2 Runden
8.	LMP2	#28	Rasmussen/Jones/Aberdein	Jota-Oreca 07	+2 Runden
9.	LMP2	#38	Gonzalez/Da Costa/Stevens	Jota-Oreca 07	+2 Runden
10.	LMP2	#22	Albuquerque/Hanson/Owen	United Autosports-Oreca 07	+2 Runden
11.	LMP2	#5	Cameron/Collard/Nasr	Team Penske-Oreca 07	+2 Runden
12.	LMP2	#83	Nielsen/Perrodo/Rovera	AF Corse-Oreca 07	+3 Runden
13.	LMP2	#35	Lahaye/ Lahaye/Heriau	Ultimate-Oreca 07	+4 Runden
14.	LMP2	#45	Thomas/Allen/Binder	Algarve Pro Racing-Oreca 07	+4 Runden
15.	LMP2	#1	Wadoux/Ogier/Milesi	Richard Mille Racing-Oreca 07	+5 Runden
16.	LMP2	#44	Konopka/Beche/Van der Helm	AC Bratislava-Oreca 07	+6 Runden
17.	GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Porsche GT Team-911 RSR - 19	+11 Runden
18.	GTE-Pro	#64	Tandy/Milner	Chevrolet Corvette C8.R	+11 Runden
19.	GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz	Porsche GT Team-911 RSR - 19	+11 Runden
20.	GTE-Pro	#51	Pier Guidi/Calado	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+11 Runden
21.	GTE-Am	#98	Dalla Lana/Thiim/Pittard	Northwest AMR-Aston Martin Vantage	+14 Runden
22.	GTE-Pro	#52	Molina/Fuoco	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+14 Runden
23.	GTE-Am	#33	Keating/Latorre/Sørensen	TF-Sport-Aston Martin Vantage	+14 Runden
24.	GTE-Am	#56	Iribe/Millroy/Barnicoat	Team Project 1-Porsche 911 RSR -19	+14 Runden
25.	GTE-Am	#77	Ried/Priaulx/Tincknell	Dempsey Proton-Porsche 911 RSR -19	+14 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	André Negrão	39 Punkte
1.	Matthieu Vaxivière	39
1.	Nicolas Lapierre	39
2.	Sébastien Buemi	27
2.	Brendon Hartley	27
2.	Ryo Hirakawa	27

TEAMS LMP1

1.	Alpine Elf Team	39 Punkte
2.	Toyota Gazoo Racing	27
3.	Scuderia Glickenhaus	23

FAHRER GTE-PRO

1.	Kévin Estre	39 Punkte
1.	Michael Christensen	39
2.	Nick Tandy	27
2.	Tommy Milner	27
3.	Richard Lietz	23
3.	Gianmaria Bruni	23
4.	James Calado	18

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	62 Punkte
2.	Ferrari	33
3.	Corvette	27

Porsche rockt Seb



Der Motorsport mit spannendem Wettbewerb war beim WEC-Saisonauftakt in Sebring eher rar. Die Ausnahme war die GTE-Pro-Klasse: Corvette bestreitet zum ersten Mal die volle WM-Saison und war in der Lage, Porsche herauszufordern. Ferrari fuhr gnadenlos hinterher, die Frage war nur: Mit Absicht oder aus technischen Gründen?

Von: **Marcus Schurig**

Klein, aber fein – das ist seit geraumer Zeit das Motto der GTE-Pro-Klasse in der Sportwagen-WM. Im letzten Jahr traten zwei Porsche gegen zwei Ferrari an, das kontroverse Finale in Bahrain, bei dem Ferrari nach BOP-Streit und Feindkontakt im Rennen den GT-WM-Titel holte, ist allen noch in lebhafter Erinnerung. Was ist neu für die Saison 2022, die unter Umständen die letzte in der GTE-Pro-Ära sein könnte? Erstens hat sich Corvette entschlossen, mit einem Auto für Nick Tandy und Tommy Milner zum ersten Mal die volle WM-Saison zu bestreiten. Zweitens mussten sich die GTE-Teams auf eine neue Reifengeneration einschießen, und drittens lodert immer noch die BOP-Flamme aus Bahrain: Ferrari fährt wieder mit der auf dem Papier vorteilhaften BOP-Einstufung von vor Le Mans 2021, was bei Porsche gleich mal für Ingrimm sorgte. Dazu musste die Corvette C8.R ins Feld einsortiert werden. Drei Marken plus fünf Autos gleich viel Spannung?

Spritprobleme bei Ferrari?

Kann man so sagen, das Feld ist weiter klein, aber noch feiner. Im Qualifying holte Porsche die Startplätze eins und zwei, mit vier Zehnteln Rückstand folgte Corvette. Für erstes Stirnrunzeln sorgte der Abstand von Ferrari: Zwei Sekunden lagen die beiden von AF Corse eingesetzten 488 GTE hinter der Spitze. Schon wieder ein neues Kapitel beim Sandbagging? Ferrari sagt nein: Man habe Probleme mit einer weiteren Neuerung für 2022, nämlich dem synthetischen Kraftstoff von Total. Im letzten Jahr hat Ferrari genau das gleiche gesagt, auch Anfang 2021 gab es einen neuen Kraftstoff (E10 statt E20), und bei den Gegnern wird gemutmaßt, dass Ferrari damals die neue Spritspezifikation nutzte, um sich einen Vorteil bei der Motorleistung zu ergattern.

> „Leider hat uns eine 15-Sekunden-Strafe zu Beginn zurückgeworfen, aber wir blieben im weiteren Verlauf fehlerfrei – das war der Schlüssel zum Sieg!“
>
> Porsche-Werkspilot Kévin Estre

Entsprechend ungläubig fielen die Kommentare der Konkurrenz aus, zumal weder Porsche noch Corvette Probleme mit dem neuen Sprit hatten, auch wenn sie mit Saugmotoren statt mit Turboaufladung fahren.

Wer befürchtet hatte, Ferrari würde im Rennen plötzlich schneller fahren, sah sich aber getäuscht: Nach dreieinhalb Stunden oder 70 Runden lagen die beiden Ferrari auf den Plätzen 4 und 5, mit 80 beziehungsweise 90 Sekunden Rückstand. Bei Ferrari moserte man ein wenig über die Reifen und recht viel über Leistungsverlust. Die Konkurrenz vermutet Sandbagging: Ferrari wolle sich schon jetzt in eine gute BOP-Situation für Le Mans bringen, indem man bei den ersten zwei Rennen in Sebring und Spa langsam macht. Ferrari kam jedenfalls bis zum Ziel nicht mehr aus dem Quark, ein Servolenkungsdefekt beim zweiten 488 mit der Startnummer 52 vergrößerte den Rückstand auf die Spitze zusätzlich.

Damit lief im Rennen alles auf ein Duell zwischen Porsche und Corvette heraus. Kévin Estre

ring

PORSCHE



IMSA

Corvette zeigte beim Fulltime-Debüt in der WEC gute Pace: Platz 2



IMSA

Toller Fanzuspruch: Corona ist vorbei, Sebring hatte ein volles Haus



IMSA

Sandbagging oder Technikprobleme? Ferrari war in Sebring langsam

übernahm vom Start weg die Führung, konnte aber die Corvette von Nick Tandy (#64) nicht abschütteln. Beim ersten Stopp übernahm der Brite die Führung, weil er einen Doppelstint ohne Reifenwechsel fuhr, während die beiden Porsche auf Platz 2 und 3 die Reifen tauschten. Bei der Serie der zweiten Stopps wuchs der Abstand zugunsten von Corvette an, weil beide 911 wegen Verstößen beim Rennstart jeweils 15 Sekunden länger beim Boxenstopp anhalten mussten.

Die Komplexität des Duells wurde von externen Faktoren beeinflusst: Als der Unfall von Toyota-Pilot José María López nach dreieinhalb Rennstunden für eine rote Flagge sorgte, war der nette Corvette-Vorsprung von 17 Sekunden auf den zweitplatzierten Elfer von Michael Christensen und Kévin Estre beim Teufel. „Außerdem hatten wir uns durch den Doppelstint zu Beginn einen Vorteil auf der Reifenseite erarbeitet, den wir so nicht mehr nutzen konnten", sagte Tandy. Die größten Profiteure waren aber der zweite Elfer (#91) von Richard Lietz und Gianmaria Bruni sowie der Top-Ferrari (#51) von Alessandro Pier Guidi und James Calado, deren Rückstände von 50 bzw. über 60 Sekunden ebenfalls in der Rotphase hinfällig wurden.

Estre und Christensen konnten sich nach dem Restart vom Feld lösen, dahinter kloppten sich Corvette und der zweite Elfer von Lietz und Bruni in einem hübschen Gefecht um die zweite Position. Die Chance zum Angriff ging für Porsche flöten, als sich beim fünften Stopp in Runde 158 das linke Hinterrad nicht sofort lösen ließ. Der Zeitverlust von zehn Sekunden schien den zweiten Platz für das Corvette-Duo Milner und Tandy zu zementieren.

Abbruch mit roter Flagge

Doch Lietz robbte sich in der Schlussphase noch mal in Schlagdistanz zur Corvette. Am Ende ging dem Österreicher aber die Zeit aus, denn es folgten zwei weitere Rotphasen wegen drohender Unwetter mit Blitzgefahr. Um Schadensersatzansprüche zu vermeiden, müssen Rennen in Amerika bei Blitzgefahr abgebrochen werden, um die Sicherheit von Zuschauern und Streckenmarschalls nicht zu gefährden. Die erste rote Flagge kam 68 Minuten vor Rennende, der Neustart musste mit einer weiteren roten Flagge wegen neuer Gewitterwarnungen abgeblasen werden.

„Leider hat uns eine 15-Sekunden-Strafe zu Beginn etwas zurückgeworfen, aber wir sind dann im weiteren Verlauf absolut fehlerfrei geblieben – das war der Schlüssel zum Sieg", sagte Kévin Estre. Auf Platz 2 dominierte ebenfalls Freude: „Wir haben bei der Rotphase unseren Vorsprung verloren, dann gab es beim Restart Feindkontakt mit einem LMP2, weshalb der Stopp nach der Rotphase länger dauerte, da die Tür beschädigt war", berichtete Tandy. „Das erklärt unseren Rückstand von knapp 30 Sekunden auf den siegreichen Porsche." Fazit? Das Duell Porsche versus Corvette wird heuer nett. Ob Ferrari auch noch dazukommt …? ■

NACHRICHTEN

GTE-AM-SIEG FÜR ASTON

Paul Dalla Lana, Nicki Thiim und David Pittard holten in der GTE-Am-Klasse im Team Northwest Aston Martin Racing den Sieg in der GTE-Am-Klasse. Die Markenkollegen von TF Sport (Ben Keating, Florian Latorre, Marco Sørensen) belegten im Ziel Rang 2. Der deutliche Doppelsieg für Aston Martin schien – ein weiteres Mal in der WEC – auch auf das Konto der Balance of Performance (BOP) zu gehen. Das deutsche Team Project 1 rettete mit Platz 3 die Ehre für Porsche.

LMP2: UNITED-SIEG

Wie sehr oft in der Vergangenheit war in der LMP2-Klasse der Silber-Fahrer ein Schlüssel für den Klassensieg. United Autosports hatte mit Joshua Pierson im Fahrzeug mit der Nummer 23 den besten Silberfahrer im Feld, folglich gewannen Pierson, Oliver Jarvis und Paul di Resta das LMP2-Rennen der WEC in Sebring. Entscheidend war, dass United Autosports vor den beiden letzten Rotphasen vorne war, allerdings lagen die beiden Verfolger (WRT und Realteam by WRT) dicht hinter Schlussfahrer Pierson, der die Position trotz des großen Drucks halten konnte. René Rast hielt mit Platz 2 im WRT-Oreca die deutschen Flaggen hoch.

PEUGEOT-GERÜCHTE

Im Fahrerlager von Sebring machte die Story die Runde, dass die Franzosen im nächsten Jahr ein größeres Update bei ihrem Hypercar 9X8 nachlegen. Der Grund könnte eine Kombination aus technischen Problemen und zahlreichen Regeländerungen im Rahmen der Konvergenz mit der amerikanischen IMSA-Serie sein. Der Peugeot soll im Juli in Monza debütieren. Angeblich ist das Fahrzeug bereits homologiert, was bedeutet, dass die Franzosen bei einem Update für 2023 auf die sogenannten Evo-V2-Joker zurückgreifen müssen.

IMSA Meisterschaft / Sportwagen-WM (WEC): LMDh-Tumult im VW Konzern

Audi LMDh: Das tote Pferd

Vor zwei Wochen erklärte uns Audi, man habe das LMDh-Projekt pausiert. Das war falsch: Das Projekt ist definitiv tot, die Kooperation mit Porsche beendet. Lamborghini macht offenbar sein eigenes Ding, wenn der VW-Konzern nicht eingreift. Damit ist die Wucht des Konzern-Angriffs in der LMDh-Klasse verpufft: Nur Porsche fährt Porsche.

Von: **M. Schurig; A. Cotton**


PORSCHE

Vom Rohmodell im Konzern zum Solitär: Der von Porsche entwickelte LMDh

Der Plan klang toll und smart: Porsche entwickelt mit Multimatic ein LMDh-Auto, samt Porsche V8-Biturbo, und die herzallerliebsten VW-Konzerntöchter waren eingeladen, das Auto zu übernehmen, und nur das Design ihrer Marken anzupassen. Auf dem Höhepunkt der Euphorie hätten bis zu vier VW-Konzernmarken mit dem gleichen Basis-Chassis in der Topklasse des globalen Langstreckensports antreten sollen.

Die Pläne sind Makulatur. Audi Sport war aktiv in den Entwicklungsprozess des LMDh-Autos eingebunden, doch kurz vor dem Start des Audi-Testbeginns in dieser Woche verkündete Audi die „Pause". Beim 12h-Rennen in Sebring wurde klar: Das LMDh-Engagement von Audi ist mausetot, ohne Zweifel. In Sebring wurde auch klar, dass die Spekulationen um einen Lamborghini-Einstieg offenbar nichts mit dem von Porsche entwickelten Prototyp zu tun haben: Die Italiener wollen mit Ligier zusammenspannen, nachdem sie bei Dallara abgeblitzt sind, und sie wollen mit ihrem eigenen Motor antreten.

Laut Lamborghini-CEO Stephan Winkelmann, der in Sebring vor Ort war, wollen die Italiener nicht nur Kundenautos in WEC und IMSA einsetzen, sondern wohl auch mit Werksteams an den Start gehen. Der geheime Investor im Hintergrund: das Iron Lynx-Team. Damit hat Porsche binnen kürzester Zeit zwei wichtige Kunden verloren, was sich auf die Refinanzierung des LMDh-Engagements fraglos auswirken wird, zumal bisher noch kein einziges potenzielles Privatteam einen Vertrag bei Porsche unterschrieben hat.

Ein Grund: Der Porsche-LMDh ist mit 2,5 Millionen Euro straff eingepreist, die Einsatzkosten in der WEC sollen sich auf sechs bis acht Millionen Euro pro Jahr belaufen – zwei bis drei Mal so hoch wie in der LMP2. Dieses Kostenniveau wird den Aufstieg vieler LMP2-Teams in die neue Topklasse unterbinden. Aus diesem Grund hat Porsche angeblich das ursprüngliche Produktionsziel von 30 auf 15 Autos reduziert. Den von Porsche entwickelten VW-Konzern-LMDh-Prototyp wird am Ende also nur einer fahren: Porsche. ■

Sportwagen-WM (WEC): BOP-Prozess unter Druck

Das BOP-Problem der WEC

Die WEC musste sich beim Saisonauftakt in Sebring viel Kritik in Sachen Balance of Performance (BOP) anhören. Die Hersteller erhöhen im Hintergrund den Druck auf die Ausrichter ACO und FIA, denn im nächsten Jahr kommt der Härtetest für die BOP – in der kombinierten Topklasse aus LMH und LMDh.

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Der WM-Start in Sebring wurde von scharfen Debatten über die BOP in der Hypercar-Topklasse (LMH) und den GT-Klassen GTE-Pro und GTE-Am begleitet. In der Topklasse war der Uralt-LMP1 von Alpine im Schnitt um 1,5 Sekunden pro Runde schneller als das runderneuerte Toyota-Hypercar mit Hybrid. In der GTE-Pro-Klasse unterstellte Porsche, dass Ferrari schon jetzt langsam fährt, um für das Le-Mans-Rennen im Juni eine gute BOP herauszuschinden. Bereits das WM-Finale 2021 in Bahrain wurde vom BOP-Streit in der GTE-Klasse überlagert.

Im nächsten Jahr können neben den Hypercars auch die LMDh-Wagen aus Amerika in Le Mans und der WEC antreten, der BOP-Prozess wird dann noch komplizierter und bedeutsamer, weil bis zu neun Hersteller um den Gesamtsieg kämpfen. Das Problem: Die BOP kann nur dann eine faire Balance erzielen, wenn alle Hersteller ihre wahre Performance aufzeigen.

Daher fordern einige Hersteller die Verschärfung der Regeln: Eine Möglichkeit sind Strafen im Rennen für den Fall, dass Hersteller im Rennen schneller fahren, als ihre Rundenzeiten im Training erwarten ließen. Das Problem: Die Faktoren für die Algorithmen, um dieses Sandbagging, also das Verschleiern der realen Performance, zu detektieren, müssen erst noch definiert werden. Eine zweite Möglichkeit sind schärfere und schnellere BOP-Maßnahmen, die noch bis kurz vor Rennstart implementiert werden können.

Der Hintergedanke: Harte Strafen sind die einzige Chance, um Sandbagging zu eliminieren. Angeblich denken ACO und FIA sogar darüber nach, schon dieses Jahr ein solches System mit entsprechenden Strafen in Le Mans einzuführen. ■



MOTORSPORT-IMAGES

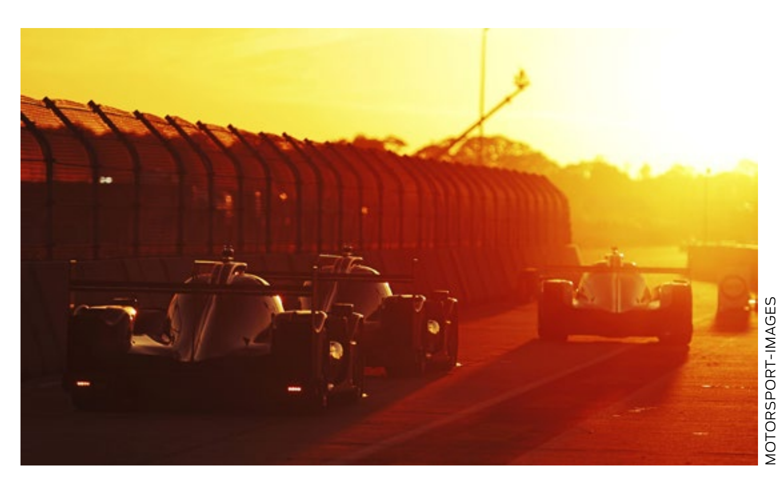
In der GTE-Pro-Klasse steht Ferrari wegen Sandbagging in der Kritik

IMSA / Sportwagen-WM (WEC): Integration der beiden Topklassen LMH und LMDh

Neue Konvergenz-Details

Die Konvergenz zwischen WEC (Hypercars) und IMSA (LMDh) macht Fortschritte: LMDh-Autos dürfen schon 2022 in der WEC fahren, ab 2023 sind sie in der IMSA startberechtigt. Der Allradantrieb für die Hypercars wurde deutlich kastriert, und das Hybridsystem für die LMDh-Klasse hat mehr Potenzial als gedacht.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**



MOTORSPORT-IMAGES

Sonnige Aussichten? Die Konzepte zwischen WEC und IMSA nähern sich an

Wenn wir mal vom Thema BOP absehen (siehe linke Seite), macht die Integration der beiden Topklassen Hypercars (WEC) und LMDh (IMSA) weitere Fortschritte. Was in Sebring bestätigt wurde: Hypercar-Hersteller, die 2023 in der IMSA fahren wollen, müssen sich bis zum 1. September einschreiben und an offiziellen IMSA-Tests (3./4. Oktober, 5./6. Dezember) teilnehmen. Dazu werden die Autos im Windshear-Windkanal in Concord geprüft und die LMH-Motoren auf Prüfständen gecheckt. Im Gegenzug hat der WM-Ausrichter ACO die Möglichkeit geschaffen, dass LMDh-Hersteller bereits in dieser Saison an WM-Läufen teilnehmen können. Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach hat die Entscheidung bereits ausdrücklich begrüßt. In Amerika besteht die größte Sorge darin, dass der Allradantrieb der Hypercars zu einer nicht-kompensierbaren Überlegenheit führen könnte. Beim Saisonstart der WEC in Sebring wurde der Aktivierungsspeed für den Hybridboost beim Allrad-Toyota von 120 auf 190 km/h heraufgesetzt, was das Performance-Potenzial deutlich reduziert. Ein IMSA-Mann scherzte: „Wir arbeiten hart daran, die Allrad-Hypercars zu Hecktrieblern zu machen." Während die Hypercars bis zu 200 kW an der Vorderachse boosten können, dürfen die LMDh für 2023 nur 50 kW nutzen – doch das ist offenbar ein bewegliches Ziel. Williams-Ingenieure, die die Batterie für den LMDh-Einheitshybrid entwickelten, sagten in Sebring, dass ihre Batterien ebenfalls 200 kW Leistung abgeben könnten, wenn das vom Reglement erlaubt sei. Die Hybrid-Entwicklung für die LMDh ist mittlerweile in der Testphase angekommen. Die technische Herausforderung war dabei nicht gering, denn der Einheitshybrid muss für alle Rahmenbedingungen passen: Motoren mit hohem und niedrigem Drehzahlniveau, unterschiedliche Zylinderanzahl, Sauger und Turbo sowie unterschiedliche Kühlkonzepte (rechts oder links). Der erste echte Test des Hybridsystems bei Porsche verlief dabei erfolgreich. Um die BOP einfacher zu gestalten, haben sich ACO/FIA und IMSA darauf verständigt, dass alle Hypercars und LMDh, die ab 2023 homologiert werden, die gleichen Reifengrößen (290/340 mm) verwenden. ■

NLS/24h-Rennen: Test- und Einstellfahrten

Premiere für Audi R8 Evo II

Drei Tage lang konnten sich die Teams bei den Test-und Einstellfahrten auf die Nordschleifen-Saison einstimmen. Zum ersten Mal vor Publikum in der Eifel: Die Evo-II-Version des Audi R8 LMS.

Von: **Bianca Leppert**

Schon oft sind die Test- und Einstellfahrten Schnee zum Opfer gefallen. Dieses Mal zeigte sich die Eifel sonnig – zumindest am Freitag und Samstag. Am Sonntag schneite es in der Früh tatsächlich kurz. Am Freitag war nur die Sprintstrecke offen, am Samstag nahmen 96 Autos und am Sonntag 53 Autos die Kombi aus Sprintstrecke und Nordschleife unter die Räder. Dabei nutzten nur wenige GT3-Topteams die Gelegenheit, sich auf das erste Rennen an diesem Wochenende vorzubereiten. Audi hatte immerhin Phoenix und eine Werks-Mannschaft vor Ort, um den neuen R8 LMS Evo II zum ersten Mal öffentlich auf der Nordschleife zu bewegen. Einer der beiden Renner im schwarzen Karbon-Look sorgte mit Michele Beretta am Steuer am Samstag für eine rote Flagge. Der Italiener hatte in der frisch asphaltierten Hohenrain-Schikane die Kontrolle verloren und verarbeitete die komplette Front zu Kleinholz. Aus der Werksfahrer-Riege waren Patric Niederhauser, Frank Stippler und Ricardo Feller bei Audi im Einsatz. Berettas Abflug blieb nicht der einzige Zwischenfall: Patrick Assenheimer verunfallte im Landgraf-Mercedes AMG GT3 im Bereich Schwedenkreuz, weil er beim Überholen eines langsameren Fahrzeuges auf die dreckige Spur gekommen war. Für NLS1 muss ein neues Chassis her.

Porsche war mit einem 911 GT3 R von KCMG vertreten, zwei Elfern von Falken sowie einem Auto von Huber Motorsport. Auch der Konrad-Lambo gehörte zu den NLS-Stammgästen. Pro-Sport setzte einen Aston Martin Vantage GT3 ein. BMW hatte hingegen keine Teams mit dem M4 GT3 vor Ort.

Der neue Asphalt machte für die meisten Piloten in der Hohenrain-Schikane durch die fehlenden Bodenwellen sowie mit viel mehr Grip beim Abbiegen auf die Nordschleife einen Unterschied. ■



BRFOTO

Die Evo des Audi R8 LMS war 2021 noch nicht in der NLS zu sehen

MASSIMO BETTIOL

Nachhilfestunde

Die Pisten des nächsten EM-Laufs auf den Azoren zählen zu den spektakulärsten und zugleich schwierigsten der Welt. Europameister Andreas Mikkelsen erklärt, worauf es bei den Streckennotizen besonders ankommt.

Von: **Reiner Kuhn**

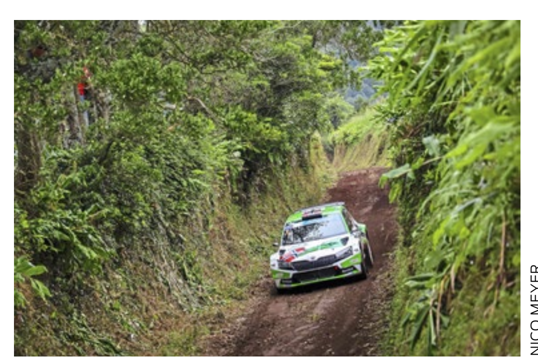
Gleiches System, weniger Details. Zur Lehrstunde brachte „Kuhnqvist" einen eigenen Aufschrieb von einer Rallye mit Profi-Copilotin Ilka Minor mit

Am Wochenende steigt der zweite EM-Lauf auf den Azoren. Mit von der Partie am Steuer eines Renault Clio Rally 5: Der Autor dieser Zeilen. Der MSa-Reporter saß vor fünf Jahren beim WM-Lauf in Spanien letztmals hinterm Steuer. Noch wichtiger als das Entrosten des Gasfußes ist aber ein guter Aufschrieb – auch und gerade auf dem Atlantik-Archipel. „Eine supertolle Veranstaltung", schwärmt Vorjahressieger Andreas Mikkelsen – und mahnt: „Präzise Streckennotizen sind dort das A und O". Umso besser, dass sich der Europa- und WRC2-Weltmeister die Zeit nahm, dem Amateur einige Tipps zu geben: „Nahezu alle Kurven sind blind. Und wichtiger: Auf den engen Pisten gibt es nur eine Linie. Zudem wechselt urplötzlich das Wetter. Gerade scheint die Sonne, einen Kilometer weiter schüttet es aus Kübeln, und zwischendurch fährt man im dichten Nebel."

Auf die Details kommt es an

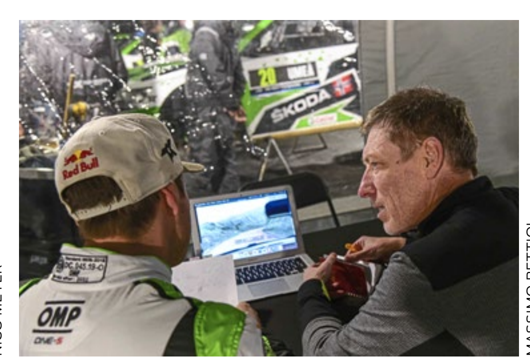
„Im Aufschrieb sind deshalb zwei Faktoren besonders wichtig", so Mikkelsen und fordert volle Konzentration bei der Streckenbesichtigung ein: „Achte auf korrekte Entfernungen. 60 Meter sind 60 Meter, nicht 50 oder 70, sonst bist du im Nebel verloren. Gleiches gilt für die Kurven-Details. Bei nur einer Linie gibt es keinen Spielraum zum Zaubern. Trifft du was, ist meist ein Rad ab. Deshalb muss man zum Kurvenradius wissen: Wie ist der Eingang, der Scheitelpunkt und der Ausgang?"

Zur exklusiven Nachhilfestunde beim Champion dient ein älterer Kuhn-Aufschrieb (danke an Profi-Copilotin Ilka Minor auch für die Schönschrift). Die Möglichkeiten der Kurvenradien sind mit „+" und „–" und bei schnelleren Passagen mit „halben Noten" zur Genüge abgedeckt. Doch bei den Details sieht der Werksfahrer noch Handlungsbedarf. „Bei schlechter Sicht helfen Markierungen wie Bäume oder Schilder wenig, man muss sich voll auf die Linie konzentrieren", so der Norweger. Heißt, mehr „sp" („spät" einlenken), „hängt", „don't" (Kurve nicht schneiden, weil Baumstumpf oder Steinbrocken) und vor allem „lg" („lang") und „kz" („kurz") sowie „<" (Kurve macht auf) und „>" (Kurve macht zu). Na dann, auf zum Traum-Ritt! ■



NICO MEYER

Enge Kiste: Schon bei guter Sicht kein Spielraum



MASSIMO BETTIOL

Tipp vom Champion: „Details bedeuten Sicherheit"



NICO MEYER

Dunkle Wolken voraus: Gleich sieht man nichts mehr



Fan-Fest: Die Teilzeit-Champions treten gemeinsam an

KUHN

Rallye-WM

Nächste Ausfahrt Portugal

Die Fortsetzung des Giganten-Duells steht bevor. Nach der Rallye Monte Carlo sitzt Sébastien Ogier auch in Portugal im Toyota Yaris Rally1. M-Sport hält sich noch bedeckt, plant aber mit Sébastien Loeb.

Von: **Reiner Kuhn**

Ob Hyundai, M-Sport oder Toyota, eines ist bei allen Werksteams bekannt: Bei Schotterrallyes ist eine hintere Startposition die halbe Miete. Keiner weiß das besser als Weltmeister Sébastien Ogier, der sich in den vergangenen Jahren öfter über den Nachteil beklagte, als Tabellenführer zuerst in die Bahn zu gehen und den Straßenkehrer geben zu müssen. Nur verständlich also, dass der Champion in Teilzeit und Toyota diesen Umstand nutzen wollen.

Längst hat der 38-jährige Wahl-Münchner mit Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala besprochen, dass er Ende April beim ersten Schotter-Lauf der Saison in Portugal wieder hinterm Steuer des Toyota Yaris Rally1 sitzen wird. Unklar nur, ob er neben dem offiziellen Testtag einen zusätzlichen erhält. Schon jetzt ist klar, Ogier wird nach Rang 2 beim Saisonauftakt in Monte Carlo im schlechtesten Falle als Vierter, im für ihn besten, als Achter in die ersten Etappe starten. Denn noch ist nicht fix, ob in Portugal auch Monte-Sieger Sébastien Loeb antritt.

„Ich kann nur sagen, dass er nicht in Kroatien startet“, hält sich M-Sport-Teamchef Richard Millener bedeckt. Denn spätestens seit der dritte von fünf Rally-Raid-WM-Läufen in Kasachstan abgesagt wurde, hat der vielbeschäftigte Rekord-Champion etwas mehr Zeit und könnte sich optimal auf das Schotterdebüt des neuen Ford Puma Rally1 vorbereiten. Selbst wenn Mitte April beim Asphaltlauf in Kroatien ein Auto zerstört werden sollte, wäre M-Sport bereit, in Portugal neben den drei Werkswagen für Loeb, Craig Breen und Gus Greensmith, wie geplant einen vierten Hybriden für Umsteiger Pierre-Louis Loubet einzusetzen. Im Fall des Falles würde man für den Korsen ausnahmsweise das an Edelprivatier Jourdan Serderidis verkaufte Monte-Einsatzfahrzeug von Greensmith bereitstellen. ■

Österreichische Rallye-Meisterschaft I Saisonauftakt im Rebenland

Wagner jubelt, Neubauer im Pech

Titelverteidiger Simon Wagner und Ex-Meister Hermann Neubauer lieferten sich beim ÖRM-Auftakt bis zur vorletzten Wertungsprüfung ein spektakuläres Sekundenduell.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Fans kamen auf ihre Kosten. 65 Teams aus acht Ländern reisten zum Saisonauftakt der Österreichischen Meisterschaft an die südsteirische Weinstraße und sorgten nach mehreren Absagen für das ersehnte Rallyefest rund um Leutschach. Im Mittelpunkt des Geschehens: Das Duell zwischen Landesmeister Simon Wagner (Skoda) und dessen Vorgänger Hermann Neubauer (Ford). Das Tempo der beiden Kontrahenten konnte die Konkurrenz nicht ansatzweise mitgehen.

Vom Start wechselten sich Wagner und Neubauer ab, mal markierte der eine die Bestzeit, mal der andere. Nach der ersten Tagesetappe mit sieben der insgesamt 16 Prüfungen hatte der Skoda-Pilot die Nase vorne und führte mit 15,4 Sekunden vor seinem Widersacher. Noch enger am Samstag: Vier Prüfungen vor Schluss blies der 34-jährige Neubauer zum finalen Angriff und nahm dem fünf Jahre jüngeren Wagner mit seiner vierten und fünften Bestzeit erst 5,5 Sekunden, dann 1,3 Sekunden ab und verringerte den Rückstand auf nur noch 6,3 Sekunden. Doch auf der vorletzten Prüfung dann der Schock: Plötzlich ging der Fiesta-Motor aus, und Neubauer war draußen. „Wir hatten alle Chancen auf den Sieg und stehen nun mit einer Nullnummer da“, klagt der frustrierte Salzburger. „Für Hermann tut es mir wirklich sehr leid. Wir haben uns einen hochklassigen Fight geliefert. Ich bin natürlich froh über den Sieg und hoffe, dass die nächsten Duelle auf der Straße entschieden werden“, sagt Sieger Wagner und reist auf dem direkten Weg zum EM-Lauf auf die Azoren. Die Profiteure von Neubauers Pech hießen Kristof Klausz und Kris Rosenberger. Der Ungar im Skoda erbte mit über dreieinhalb Minuten Rückstand auf Wagner Rang 2. Der steirische Routinier stand bei seiner Premiere im VW Polo weitere dreieinhalb Minuten dahinter als Dritter ebenfalls auf dem Podium. „Eine lässige Geschichte. Wenn mir das vor dem Start jemand gesagt hätte, ich hätte es mit Handkuss genommen“, so der 53-Jährige.



DANIEL FESSL

Sieger Wagner hat es eilig: Nach dem Ziel reist er direkt zur EM auf die Azoren

Auch in der 2WD-Wertung für frontgetriebene Fahrzeuge ist ein Wagner obenauf. Julian, der zwei Jahre jüngere Bruder von Gesamtsieger Simon, fuhr mit zweieinhalb Minuten Vorsprung nicht nur einen souveränen Klassensieg ein, sondern platzierte sich in der Gesamtwertung als Fünfter auch noch mitten unter der ÖRM-Elite mit ihren leistungsstärkeren Turboallradlern. Zweiter in der 2WD-Klasse wird der Steirer Fabian Zeiringer (+ 2,34 min) vor dem Deutschen René Noller (+ 3,31 min), allesamt auf Opel Corsa Rally4. ■


Ein Bild wie im Superspeedway: Sieger Byron führt in Atlanta das zum „Pack" geformte Feld an

MOTORSPORT IMAGES

Mini-Daytona

Mit viel Spannung war das Rennen auf dem neu asphaltierten Atlanta Motor Speedway erwartet worden. Dieser hat jetzt eher den Charakter eines Superspeedways. Sieger wurde Hendrick-Chevrolet-Pilot William Byron.

Von: **Michael Bräutigam**

Superspeedway-Racing auf einem 1,5-Meilen-Oval? Tatsächlich ging es in Atlanta diesmal zu wie in Daytona oder Talladega, weil die uralte Buckelpiste über den Winter endlich einen neuen Bodenbelag bekam und dabei gleich noch ein progressives Banking in die Kurven gebaut wurde. Die Folge: Weil man die neuen Cup-Autos gleichzeitig mit dem Superspeedway-Paket (weniger Leistung, mehr Abtrieb) ins Rennen schickte, zeigte sich bereits im Training das auf den Highspeed-Strecken typische Pack Racing.

Anders als in Daytona und Talladega war freilich die Reifenbelastung. Denn auch auf dem „Einsfünfer" konnten die V8-Renner mit Vollgas um den Kurs bewegt werden, was für die Goodyear-Gummis zur besonderen Belastungsprobe wurde. Deshalb hatte es im Winter schon einen zusätzlichen Reifentest gegeben, außerdem produzierte man eine spezielle Mischung, um die ohnehin bei den Next-Gen-Autos gefürchteten Reifenschäden möglichst im Rahmen zu halten.

Chastain: Zurückgekämpft

Weil Goodyear aber keine Reifendrücke vorschreibt, sondern nur Empfehlungen gibt, gingen manche Teams natürlich an die Grenzen, was letztlich die ein oder andere Gelbphase auslösen sollte. Speziell hinten rechts und vor allem an den Chevrolet zeigte sich der Gummi in mehreren Fällen als Sollbruchstelle. Dadurch verloren unter anderem der erneut starke Ross Chastain sowie Tyler Reddick ihre Siegchancen.

Trackhouse-Pilot Chastain fing sich beim Reparaturstopp sogar noch eine Zwei-Runden-Strafe ein, hatte aber trotzdem noch den Speed für weit vorne. Nachdem er die zahlreichen Cautions genutzt hatte, um wieder in die Führungsrunde zu kommen, landete er am Ende sogar auf P2, nachdem der eigentlich Zweitplatzierte Christopher Bell (Toyota) ans Ende der Führungsrunde zurückversetzt wurde. Die Strafe gab es, weil er unterhalb der weißen Linie überholt hatte.

Byron, der sich zehn Runden vor Schluss die Führung von Bubba Wallace (Toyota) geschnappt hatte, blieb vorne cool und musste nicht mal wilde Blockmanöver fahren. Dahinter sorgte eine Massenkarambolage kurz vor der Zieldurchfahrt aber noch einmal für Durcheinander. Mit Byron haben nun drei der vier Hendrick-Fahrer dieses Jahr schon gewonnen. Fehlt nur noch der jetzt neue Tabellenführer Chase Elliott. ■

NASCAR CUP SERIES

Atlanta/Georgia (USA)
5. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	William Byron (USA)	Chevrolet
2.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
3.	Kurt Busch (USA)	Toyota
4.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
5.	Corey LaJoie (USA)	Chevrolet
6.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
7.	Chris Buescher (USA)	Ford
8.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
9.	Joey Logano (USA)	Ford
10.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 5 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	171 Punkte
2.	Logano (Ford)	164
3.	Briscoe (Ford)	156
4.	Byron (Chevrolet)	150
5.	Kurt Busch (Toyota)	148
6.	Blaney (Ford)	148
7.	Almirola (Ford)	144
8.	Truex Jr. (Toyota)	142
9.	Bowman (Chevrolet)	140
10.	Chastain (Chevrolet)	137

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: GIBBS MIT LAST-MINUTE-SIEG

Ty Gibbs (Toyota) hat sich in Atlanta bereits seinen zweiten Saisonsieg gesichert. Der 19-jährige Enkel von Joe Gibbs war zuvor über seinen Boxenplatz hinausgeschossen und verlor viel Boden. Zum Ende war er aber wieder vorne dabei, überrumpelte in der letzten Runde Ryan Sieg (Ford) und holte mit seiner ersten Führungsrunde den zweiten Saisonerfolg. Damit schiebt er sich auf P2 der Tabelle nach vorne, während Tabellenführer Noah Gragson (Chevrolet) zum ersten Mal Federn lassen musste: Nur P26 nach einer Kollision.

TRUCK SERIES: HEIM FEIERT ERSTEN TRIUMPH

Toyota-Pilot Corey Heim hat sich in Atlanta seinen ersten Sieg in der dritten Liga gesichert. Der 19-jährige Teilzeitfahrer von Kyle Busch Motorsports schob sich in der letzten Runde an Teamkollege Chandler Smith vorbei, bekam einen guten Push vom wieder einmal unglücklichen und bereits überrundeten John Hunter Nemechek (ebenfalls KBM) und fuhr zum ersten Mal in die Victory Lane. Tabellenführer nach den ersten drei Saisonrennen ist Chandler Smith.

HENDRICK: MIT DEM CUP-AUTO NACH LE MANS

Vergangene Woche verkündete Hendrick Motorsport, dass man 2023 ein NASCAR Cup-Auto bei den 24h von Le Mans an den Start bringen möchte. Dieses soll mit den GT-Fahrzeugen konkurrieren, fährt jedoch in einer eigenen Klasse. Möglich macht dies die „Garage 56", in der seit 2012 – angefangen mit dem Nissan-Deltawing – besondere Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Das Cup-Auto soll für die Anforderungen des Langstreckenklassikers adaptiert werden und sogar ein Hybrid-System bekommen. Mehr Hintergründe erfahren Sie in der nächsten MSa.

WTCR

Auftakt in der Stadt

Der fürs zweite April-Wochenende geplante Saisonauftakt in Most wurde abgesagt. Nun startet das WTCR-Jahr erst vier Wochen später in Pau.

Von: **Michael Bräutigam**

Damit kostet der Angriff Russlands auf die Ukraine die WTCR nun schon zwei Events. Nach der Absage des Sotschi-Events fallen offiziell auch die Rennen in Most der Ukraine-Krise zum Opfer. In Tschechien gilt seit 4. März ein Notstandsgesetz, das sämtliche Ressourcen für die vom Krieg Vertriebenen mobilisiert. Unter diesen besonderen Umständen könne der Weltcup nicht starten, heißt es in der Begründung. Beide Absagen wurden vergangenen Samstag vom FIA-Weltrat bestätigt.

Damit startet die Saison erst vier Wochen später auf dem Stadtkurs von Pau, wobei sowohl für Most als auch für Sotschi noch Ersatz gesucht wird.

Allgemein ist die WTCR gut zwei Wochen vor dem geplanten Saisonstart noch mit einigen Fragezeichen behaftet. Offiziell sind erst elf Fahrer bestätigt, wobei Audi (Comtoyou) und Cupra (Zengo Motorsport) noch mit jeweils vier Autos erwartet werden. Bei Audi lässt die eigentlich für vorletzte Woche erwartete Fahrer-Verkündung weiter auf sich warten. Zengo hat anscheinend noch ein ganz anderes Problem: Man hat die vier Autos des vergangenen Jahres verkauft, ohne direkt neue zu bestellen. Nun sieht man sich angesichts der weiter gestörten Lieferketten mit dem Umstand konfrontiert, dass man die neuen Rennautos vielleicht gar nicht rechtzeitig bekommt. ■



WTCR

Die WTCR startet nicht in Most, sondern erst vier Wochen später in Pau

TCR Australien

Zweimal Coulthard

Jay Hanson (Audi) und Fabian Coulthard (Honda) hießen die Sieger bei den Rennen auf Phillip Island. Coulthard gewann sogar gleich zweimal.

Von: **Michael Bräutigam**

Im ersten Durchgang musste Pole-Mann Hanson ordentlich für seinen zweiten Saisonerfolg kämpfen, denn am Start kam Michael Caruso (Alfa Romeo) besser weg und setzte sich an die Spitze. Zwar war der in der zweiten Runde wieder geknackt, doch an Ausruhen war nicht zu denken. Denn als sich Jordan Cox (Peugeot) einmal auf P2 gekämpft hatte, rückte er Zehntel um Zehntel an Hanson ran. Der blieb jedoch cool, machte keinen Fehler und freute sich über den Sieg.

Der zweite Durchgang brachte dann in Form von Fabian Coulthard einen neuen Sieger in der Serie hervor. Der langgediente Supercars-Pilot startete nach P4 im ersten Rennen nur vom siebten Startplatz im Reversed Grid des zweiten Laufs, schoss jedoch direkt beim Start bis auf P4 vor. Einen technischen Defekt und zwei Überholmanöver später lag Coulthard in Front, wobei mit Ben Bargwanna (Peugeot) noch mal ein Gegner formatfüllend im Rückspiegel auftauchte.

Den konnte Coulthard aber ebenso hinter sich halten wie im dritten Lauf Will Brown (Audi). Diesmal startete Coulthard von der Pole und sah lange wie der sichere Sieger aus, doch Brown griff an – teilweise mit Lackaustausch – und musste sich nur knapp geschlagen geben. ■



TCR AUSTRALIEN

Premierensieg und dann sofort ein Doppelschlag: Fabian Coulthard

NACHRICHTEN

SUPERCARS: RÜCKKEHR VON ADELAIDE NAHT

Nach den Wahlen in South Australia, bei denen sich die Labor-Partei durchsetzen konnte, rückt das Comeback von Adelaide näher. Die bisherige Oppositionspartei hatte die Rückkehr des Stadtrennens als eines ihrer Versprechen im Fall eines Wahlsieges ausgegeben. Läuft alles nach Plan, wird dort schon im Dezember das Saisonfinale gefahren.

IMSA: HONDA JUBELT, WICKENS IM PECH

Victor Gonzalez und Karl Wittmer (Honda) feierten beim zweistündigen Rennen der IMSA Michelin Pilot Challenge in Sebring den TCR-Klassensieg. Wittmer übernahm erst in der letzten Runde die Führung, nachdem sich Mikey Taylor im JDC-Miller-Audi und Michael Lewis im Herta-Hyundai beim Kampf um die Spitze in die Haare bekommen hatten. Robert Wickens in einem weiteren Herta-Hyundai lag zuvor zeitweise in Führung. Nach einem Reifenschaden war für Wickens und Fahrpartner Mark Wilkins jedoch vorzeitig Feierabend.

TCR: ROJA ÜBERNIMMT HYUNDAI-TEILEVERKAUF

ROJA Motorsport übernimmt zur Saison 2022 den Hyundai-Teileverkauf für die ADAC TCR Germany von Engstler Motorsport. Neben ROJA, die drei i30 einsetzen, starten mit Patrick Sing und Jonas Karklys noch zwei weitere Hyundai in der Serie.

TCR: YOUNG BLEIBT JAS-NACHWUCHSFAHRER

Der Brite Jack Young geht ebenso wie Mattias Vahtel in sein zweites Jahr als TCR-Nachwuchsfahrer von JAS Motorsport. Neu dabei sind in dieser Saison Marco Iannotta sowie Ruben Volt. Die Rennwagenschmiede aus Norditalien zeichnet für die Entwicklung des Honda Civic TCR sowie des Honda NSX GT3 verantwortlich.

Der Regentänzer



Miguel Oliveira entfloh im Regen von Mandalika der Konkurrenz. Weltmeister Fabio Quartararo war wieder vorn dabei, dafür ging Honda auf dem Mandalika Circuit völlig unter.

Von: **Imre Paulovits**

Die orange KTM pflügte durch die tiefen Pfützen, immer wieder drückten ihre Reifen große Wasserfontänen hoch, die sie komplett einhüllten. Miguel Oliveira zog unbeirrt seine Bahn, der nächste Verfolger war weit abgehängt. Doch dann plötzlich wurde Fabio Quartararo hinter ihm richtig schnell, der Franzose trieb seine dunkelblaue Yamaha mit beängstigendem Tempo durch die schnellen Abschnitte und holte immer mehr auf. Doch Oliveira behielt die Oberhand, und wenn diesmal auch nicht die ganze KTM-Chefetage in der Box stand, Teamchef Francesco Guidotti und seine Mannen waren völlig aufgelöst. Nicht minder euphorisch kam Fabio Quartararo zu seiner Mannschaft zurück. Er hatte die trockenen Trainings dominiert und galt als großer Favorit, doch bislang galt der Regen als seine Schwäche. Nun hatte er auf dieser Strecke, die im Nassen Grip bietet wie keine andere, sich selbst überrascht, wie schnell er auch im Nassen fahren kann.

Verkehrte Welt

Michelin hatte nach dem Test einen Monat zuvor, wo sowohl die Vorder- als auch die Hinterreifen, die sie mitgebracht hatten, Blasen geworfen hatten, auf ihre robusteste Konstruktion zurückgegriffen. Es war die Karkasse, die in Buriram 2018 verwendet wurde, und tatsächlich konnten sie damit die Reifentemperaturen um 15 Grad absenken. Doch der Grip war weg, zumal das erste Drittel der Strecke komplett neu asphaltiert worden war und erst wenige Tage vor dem Rennen fertig wurde. Honda, die beim Test mit Pol Espargaró schnellste waren, hatten sichtlich Probleme, sich auf die neue Situation einzustellen, genau wie Suzuki. Doch Aprilia, Ducati, KTM und vor allem Yamaha wurden plötzlich beflügelt. Fabio Quartararo hatte sein altes Strahlen wieder, die Sorgen, die den Titelverteidiger in Katar geplagt hatten, waren verschwunden. Er fuhr im trockenen FP2, das schließlich die Zeiten der ersten zehn für die finale Qualifikation bestimmte, weil die Strecke in FP3 vom morgentlichen Regen noch nass war, Bestzeit vor seinem Teamkollegen Franco Morbidelli. Beide Werks-KTM waren qualifiziert, dazu vier Ducati. Zwei weitere der Bologneser Renner schafften es aus der Q1, und auch die verbliebenen beiden platzierten sich gleich dahinter. Marc Márquez versuchte in seiner kompromisslosen Art, das Unmögliche zu erzwingen, und flog gleich zweimal böse ab, blieb dabei aber unverletzt. Im Warm-up hatte er dann weniger Glück. Bei einem furchterregenden Highsider bei geschlossenem Gasgriff bei Tempo 200, dem übelsten, den wir in den letzten zehn Jahren gesehen haben, wurde er gut fünf Meter in die Luft geschleudert. Wenn er zum Glück auch keine Brüche davontrug, schlug er mehrfach mit dem Helm auf. Er wurde ins Krankenhaus geflogen, und nachdem eine Gehirnerschütterung festgestellt worden war, bekam er Startverbot.

„Von mir aus hätte es über die volle Renndistanz gehen können. Es hat bei diesem Grip richtig Spaß gemacht, und ich war auf dem Vormarsch.“

Joan Mir

Dann geschah, was schon zuvor prognostiziert worden war: Pünktlich zum MotoGP-Rennen öffneten sich die Schleusen des Himmels, Blitze zuckten, einer schlug gar spektakulär in eines



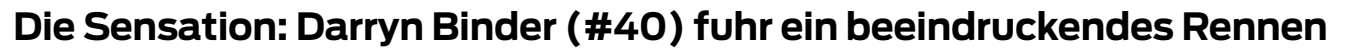
Miguel Oliveira: Früh die richtige Pace gefunden und das Rennen fehlerfrei durchgefahren

POLARITY PHOTO



MOTOGP

Die Sensation: Darryn Binder (#40) fuhr ein beeindruckendes Rennen





POLARITY PHOTO

Oliveira: Es kann nur einen geben



MOTOGP

Start: Fabio Quartararo (#20) führt in der Gischt vor Álex Rins (#42) – Oliveira (verdeckt) schon im Vormarsch

der Kiesbetten ein. Doch nachdem sich das Wetter beruhigt hatte und es nur noch still weiterregnete, konnten sich die MotoGP-Piloten des gleichen phänomenalen Grips erfreuen wie ihre Superbike-Kollegen zuvor im November. Es war unglaublich: Liegen die Rundenzeiten normalerweise im Regen bei um die zehn Sekunden über denen im Trockenen, waren die schnellsten MotoGP-Piloten zum Schluss des Rennens gerade mal sieben Sekunden langsamer als ihre Trockenzeiten.

Chance der Underdogs

Natürlich kamen die, die gleich ein Gefühl für die Strecke fanden, am schnellsten an die Spitze. Doch es gab so manche unerwartete Aktion. Als der absolute Überraschungsmann stellte sich Darryn Binder heraus. Der aus der Moto3 gleich in die MotoGP aufgestiegene Südafrikaner preschte vom 22. Startplatz nach vorn und fuhr gegen Rennende die Zeiten der Spitze. Teambesitzer Razlan Razali, der wegen der Wahl des notorischen Draufgängers viel Kritik einstecken musste, grinste schelmisch, als der 24-Jährige sich einen Werksfahrer nach dem anderen vornahm und bereits auf P8 vorgefahren war. Er führte nun eine riesige Gruppe in die letzte Runde, doch es war sein älterer Bruder Brad, der schließlich reinen Tisch machte. Er drückte seine KTM wenige Kurven vor Schluss harsch rein, sträubte sich auch nicht vor einer Berührung – und dabei schlüpfte auch Aleix Espargaró durch.

Auftaktsieger Enea Bastianini gehörte auch zu denen, die länger brauchten, um den Grip-Level zu verstehen. Doch schließlich kam er als Elfter ins Ziel und konnte so seine WM-Führung verteidigen. Doch die WM-Spitze ist zusammengerückt, die ersten neun trennen nur zehn Punkte. Titelverteidiger Fabio Quartararo liegt plötzlich nur noch drei Punkte zurück, zwei KTM sind in den ersten vier, Favorit Francesco Bagnaia hat aus zwei Rennen einen einzigen Punkt gesammelt. Die Saison kann ruhig so weitergehen. ■

DREI FRAGEN AN MIGUEL OLIVEIRA



WAR IHR TOLLER START MIT EIN SCHLÜSSEL ZU DIESEM SIEG?

Ja. Ich denke, ohne diesen guten Start hätte das Rennen auch ganz anders für mich verlaufen können. Als ich hinter Quartararo und Miller war, konnte ich bei der Gischt und dem ganzen Regen auf dem Visier nichts sehen. Da war es sehr schwierig, die Linien zu erkennen, präzise zu sein und den Grip-Level zu beurteilen. Ich habe zunächst Jack Miller etwas verfolgt, dann habe ich eine Lücke herausgefahren. Zum Schluss kam Fabio Quartararo sehr stark auf, ich weiß nicht, ob ich die Spitze hätte halten können, wenn das Rennen sieben Runden länger gewesen wäre.

WIE SCHWER WAR ES, SICH SO LANGE ALLEIN AN DER SPITZE ZU KONZENTRIEREN?

Ich habe gesehen, dass Jorge Martín in Turn 1 gestürzt war, vielleicht wegen Aquaplaning. Ich habe gar nicht mitbekommen, dass dort so viel Wasser war. Vielleicht bin ich aus Instinkt die ganze Zeit eine andere Linie gefahren.

GLAUBEN SIE, DASS SIE UND BRAD BINDER NUN IMMER VORNE MITKÄMPFEN KÖNNEN?

Um dies zu verstehen, ist es noch zu früh. Wir hatten bislang erst zwei Rennen. Wir wollen diese starke Form natürlich auch in die nächsten Rennen bringen. Wir wollen nicht nur gelegentlich brillieren und sonst nur Mittelmaß sein, sondern viel öfter ganz weit oben sein. Wir sind uns aber im Klaren, dass wir dafür sehr hart arbeiten müssen.

KTM auf Vormarsch

Es hätte noch mehr drin sein können als nur der Sieg von Miguel Oliveira, denn Brad Binder fuhr das ganze Rennen mit abgesenktem Heck, und auch die Rookies meisterten das Rennen gut. KTM hat die Richtung gefunden.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

MotoGP-Lowrider im Regen: Fahrhöhenverstellung klemmte bei Brad Binder

Wenn Miguel Oliveiras Topform auch die anderen KTM-Piloten an diesem Wochenende überstrahlte, zeigten diese eine erfreuliche Tendenz: Die RC16, in der zweiten Saisonhälfte 2021 noch ein Sorgenkind, funktioniert wieder, sogar noch besser als in ihrer überragenden Saison 2020. „Die personelle und technische Umstrukturierung hat sich bewährt", freut sich KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Wir haben das Testen und den Renneinsatz streng voneinander getrennt, das Motorrad noch einmal überdacht und im Winter einen Testplan aufgestellt, mit dem wir alle fraglichen Punkte erörtern konnten. Wir haben jetzt ein Motorrad, das in Katar auf einer Strecke, auf der wir immer Probleme hatten, funktionierte, und jetzt auf einer Handlings-Strecke mit allen Reifen, die uns zur Verfügung standen, ebenfalls. Auch die personelle Umstrukturierung hat sich bewährt."

Dabei agieren die beiden Testfahrer Dani Pedrosa und Mika Kallio als Fahrerberater – wer könnte Dinge besser sehen und die Technik dazu besser verstehen als sie? Urgestein Mika Kallio wurde ständig in Gesellschaft von Rookie Remy Gardner gesehen, der ihn Löcher in den Bauch fragte. Doch das erste Mal ein Regenrennen auf einer ungewohnten Strecke mit ungewohnten Regenreifen – das war dann doch eine andere Nummer, die die Neulinge lernen mussten, und aus der Raúl Fernández besser hervorging.

Brad Binder war nach dem Rennen ziemlich verärgert. „Ich bin deshalb enttäuscht, weil ich das ganze Wochenende ein gutes Gefühl sowohl mit Trocken- als auch mit Regenreifen hatte", so der Südafrikaner, der weiter WM-Zweiter ist. „Die Strecke hat unglaublichen Grip. Aber meine Fahrhöhenverstellung hat geklemmt, das Heck war die ganze Zeit abgesackt. Deshalb fühlt sich dieser achte Platz wie ein Sieg an." ■

KOMMENTAR

ALS INDONESIERIN, DIE SEIT IHRER KINDHEIT die Motorrad-WM verfolgt, erfüllt es mich mit Stolz, dass nach 25 Jahren wieder ein Grand Prix in meinem Heimatland stattfand. Der Bau der Strecke hat so viel Kritik einstecken müssen, und ich habe die Erleichterung der vielen, die daran beteiligt waren, mit gespürt, als am Rennwochenende doch alles fertig war und einigermaßen funktionierte – viel besser als noch im November bei der Superbike-WM. Trotz einiger Kinderkrankheiten und Wetterkapriolen haben wir tolle Rennen gesehen. Es gibt aber noch vieles zu verbessern. Weil noch nicht ausreichend Unterkünfte in der Nähe der Strecke vorhanden sind und die wenigen am Rennwochenende zu überhöhten Preisen vergeben wurden, sparten sich viele Fans, die gerne gekommen wären, den Flug auf die Insel. Andere mussten Stunden mit Booten von und zu den Nachbarinseln fahren, wo sie übernachten konnten. Aber dieser GP hat ganz klar eine Zukunft und seine Chance verdient.



Dian Sulistiyowati
Reporterin

AUS DEM FAHRERLAGER

FAHREN MIT DEM PRÄSIDENT

Was die Rückkehr der Motorrad-WM nach 25 Jahren den Indonesiern bedeutet, konnten die Fahrer am Mittwoch vor dem Rennwochenende erleben. Zwanzig von ihnen wurden von Indonesiens Präsident Joko Widodo in seinen Regierungspalast zum Frühstück eingeladen. Dann zeigte ihnen das Staatsoberhaupt sein eigenes Custom-Motorrad und sie fuhren in einem Korso, an dem auch Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta teilnahm, durch Jakarta. Hunderttausende säumten die Straßen und Tausende von Motorradfahrern folgten ihnen. „Wir konnten uns wirklich fühlen wie Rockstars", meinte Weltmeister Fabio Quartararo. Einen ähnlichen Empfang bereiteten ihnen die Fans, als sie auf dem Flughafen von Lombok ankamen. Doch den Höhepunkt setzte der Rennsonntag. Der Präsident war persönlich an die Strecke gekommen, um das MotoGP-Rennen zu eröffnen. Auch bei der Siegerehrung der MotoGP überreichte er die Pokale. Eigentlich schien er während der 75-minütigen Pause von allen am ruhigsten zu sein. Das stürmische Wetter in seinem Land ist er gewohnt, und er hat auch lernen müssen, mit anderen Turbulenzen zurechtzukommen.

FEUER UND WASSER

Während des Gewitters vor dem MotoGP-Rennen nahmen die Kameras ein spektakuläres Naturereignis auf. Ein Blitz schlug direkt in eines der Kiesbetten ein. Obwohl der darin gelöste Staub nass war, entzündete er sich mit einer gewaltigen Stichflamme.

GEGEN DIE GEWALTEN

Das MotoGP-Fahrerlager bekam ein Komplettprogramm des Tropenwetters geboten. Am Donnerstag war es so heiß, dass es in der Sonne überhaupt nicht auszuhalten war. Die Fahrer suchten nach bewährten Lösungen, um sich nach den Trainings abzukühlen: Aufblasbare Schwimmbecken wurden vor den Boxen aufgestellt und riesige Tüten mit Eiswürfeln beschafft, die regelmäßig nachgeschippt wurden, damit sich die Fahrer abkühlen konnten. Helme, Handschuhe und Kombis wurden vor den Trainings in Kühlschränke gepackt.



SULISTIYOWATI

Preise durch Präsident Joko Widodo

EINE MILLION FOLLOWER

Aleix Espargaró verkündete vor dem Rennwochenende, dass, wenn sein Instagram-Account bis zum Rennen über eine Million Follower aufweise, er seinen Helm in die Menge werfen würde. Schon am Freitag war die Grenze überschritten, und er hielt sein Versprechen.

Mandalika (RI) – 20. März 2022 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 86,020 km über 20 Runden à 4,301 km. 23 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 25 Grad, Asphalt 28 Grad. Schnitt des Siegers: 154,2 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	20	33.27,223 min	298,3 km/h	1.39,205 min	M/M	25
2.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	20	+2,205 sec	296,7 km/h	1.38,749 min	M/M	20
3.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	20	+3,158 sec	300,8 km/h	1.38,843 min	M/M	16
4.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	20	+5,663 sec	302,5 km/h	1.39,356 min	M/M	13
5.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	20	+7,044 sec	297,5 km/h	1.39,411 min	M/M	11
6.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	20	+7,832 sec	300,8 km/h	1.39,020 min	M/M	10
7.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	20	+21,115 sec	295,0 km/h	1.39,798 min	M/M	9
8.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	20	+32,413 sec	298,3 km/h	1.40,146 min	M/M	8
9.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	20	+32,586 sec	295,0 km/h	1.40,199 min	M/M	7
10.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	20	+32,901 sec	298,3 km/h	1.40,164 min	M/M	6
11.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	20	+33,116 sec	303,3 km/h	1.39,798 min	M/M	5
12.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	20	+33,599 sec	295,8 km/h	1.40,485 min	M/M	4
13.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	20	+33,735 sec	297,5 km/h	1.40,474 min	M/M	3
14.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	20	+34,991 sec	296,7 km/h	1.40,753 min	M/M	2
15.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	20	+35,763 sec	298,3 km/h	1.40,370 min	M/M	1
16.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	20	+37,397 sec	297,5 km/h	1.39,472 min	M/M	-
17.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	20	+41,975 sec	298,3 km/h	1.40,199 min	M/M	-
18.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	20	+47,915 sec	297,5 km/h	1.41,127 min	M/M	-
19.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	20	+49,471 sec	288,0 km/h	1.41,084 min	M/M	-
20.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	20	+49,473 sec	301,6 km/h	1.41,240 min	M/M	-
21.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	20	+55,964 sec	296,7 km/h	1.40,245 min	M/M	-
	Nicht gewertet:							
	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	7	+13 Runden	291,1 km/h	1.41,087 min	M/M	-
	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	6	+14 Runden	289,5 km/h	1.42,177 min	M/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Quartararo	1.31,067 min
2.	Martín	1.31,280 min
3.	Zarco	1.31,378 min
4.	B. Binder	1.31,433 min
5.	Bastianini	1.31,504 min
6.	Bagnaia	1.31,507 min
7.	Oliveira	1.31,566 min
8.	Rins	1.31,582 min
9.	Miller	1.31,714 min
10.	A. Espargaró	1.31,723 min
11.	Di Giannantonio	1.31,829 min
12.	Marini	1.31,666 min
13.	Bezzecchi	1.31,695 min
14.	M. Márquez	1.31,830 min
15.	Morbidelli	1.31,336 min
16.	P. Espargaró	1.31,831 min
17.	Dovizioso	1.31,870 min
18.	Mir	1.31,875 min
19.	A. Márquez	1.31,987 min
20.	Viñales	1.32,066 min
21.	Fernández	1.32,122 min
22.	Gardner	1.32,140 min
23.	D. Binder	1.32,299 min
24.	Nakagami	1.32,330 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bastianini	30
2.	B. Binder	28
3.	Quartararo	27
4.	Oliveira	25
5.	Zarco	24
6.	P. Espargaró	20
7.	A. Espargaró	20
8.	Rins	20
9.	Mir	20
10.	Morbidelli	14

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	45
2.	Ducati	41
3.	Yamaha	27
4.	Suzuki	21
5.	Honda	20
6.	Aprilia	20

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Factory Racing	53
2.	Monster Energy Yamaha MotoGP	41
3.	Suzuki Ekstar	40
4.	Repsol Honda	31
5.	Gresini Racing MotoGP	30
6.	Pramac Racing	24
7.	Aprilia Racing	24
8.	Ducati Lenovo	14
9.	LCR Honda Idemitsu	9
10.	WithU Yamaha RNF MotoGP	8

„Um zu wissen, ob wir auch um den Titel kämpfen können, ist es noch zu früh. Aber wir führen bereits die Marken- und die Team-WM an.“

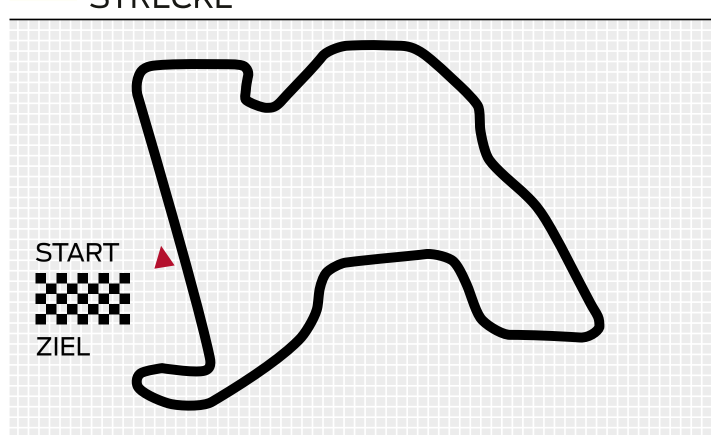
Miguel Oliveira

MANDALIKA INTERNATIONAL CIRCUIT (RI) 4,301 KM

Rundenrekord: **1.38,749, Fabio Quartararo (Yamaha), 2022**
Trainingsrekord: **1.31,067, Fabio Quartararo (Yamaha), 2022**
Topspeedrekord: **315,7 km/h, Marco Bezzecchi (Ducati), 2022**



STRECKE





GOLD&GOOSE

Enea Bastianini: Auch nach verhaltenem Rennen weiter WM-Leader

Somkiat Chantra gewinnt und sor



Asiatische Freude: Somkiat Chantra gewann in der tropischen Kulisse seinen ersten GP

MOTOGP

Der Thailänder Somkiat Chantra gewann das Moto2-Rennen in Mandalika. Celestino Vietti und Arón Canet sind die stärksten WM-Kandidaten, Marcel Schrötter strauchelte.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Da stand Somkiat Chantra ganz oben auf dem Podest, die Menge feierte ihn, und er strahlte wie ein kleiner Junge, dem gerade sein größter Wunsch in Erfüllung gegangen ist. Dem war auch so. Der 23-jährige Thailänder hatte seinen ersten Grand-Prix-Sieg in überlegener Manier eingefahren und genoss ihn in vollen Zügen. Man konnte sehen, wie all die Mühen und Verletzungen auf seinem Weg hierher seit seinem Asia-Talent-Cup-Gewinn 2016 vor seinen Augen abliefen. „Als ich die karierte Flagge sah, konnte ich zunächst nicht glau-

MotoGP

Asphalt und Reifen hart am Limit

Weil sich die Strecke nach einem technischen Fehler auflöste, wurde neu asphaltiert. Zusammen mit sehr harten Michelin-Reifen eine tückische Mischung.

Von: **Imre Paulovits**

Die Strecke und die Reifen – dieses Thema zog sich durch das ganze Wochenende. Weil sich der Belag nur vier Monate nach seiner Fertigstellung bereits auflöste, wurde die gesamte Passage von der Zielkurve über die Zielgerade bis Turn 7 neu asphaltiert. Die Arbeiten wurden allerdings nur knapp vor dem Rennwochenende fertig, und bei Asphalttemperaturen bis 65 Grad stand die Frage im Raum, ob der Teer sich überhaupt ausreichend aushärten kann. So hofften die Veranstalter im Geheimen auf Regen, damit die Rennmotorräder den neuen Belag nicht so hart belasten. Der kam auch, aber nur in Schüben. Doch wie konnte es dazu kommen? Der Schotte Dr. Campbell Woddle, der die Arbeiten eigentlich hätte überwachen sollen, konnte im Herbst wegen der Corona-Beschränkungen nicht einreisen, er gab alle Anweisungen per Internet. „Die Australier, die vor Ort waren, haben einen Belag gelegt, der so eben war wie ein Billardtisch“, so Woddle. „Aber normalerweise müssen nach dem Zertrümmern des Gesteins die weichen Bestandteile herausgespült werden, dies ist nicht geschehen. Sie wurden seither pulverisiert, dies ergab den Staub, der bei Nässe zu Schlamm wurde, und die härteren Steine konnten herausgerissen werden.“

MICHELIN

Harte Arbeit: Michelin brachte seine härtesten Karkassen nach Indonesien

Michelin stellte bei dem Test im Februar so hohe Reifentemperaturen vorn und hinten fest, dass sie auf Nummer sicher gingen und ihre steifste Karkasse, die von Buriram 2018, mit den neuen Mischungen versahen und diese nach Indonesien brachten. Doch bei den Teams, die keine Abstimmung fanden, stieß dies auf harte Kritik, weil vor allem der Hinterreifen am Kurveneingang bei geschlossenem Gasgriff wegrutschte – wie bei Márquez’ Horrorsturz.

Da im Warm-up am Sonntagmorgen in der Zielkurve der Aspahlt wieder begann, sich aufzulösen, wurden das Moto2-Rennen von 25 auf 16 und das MotoGP-Rennen von 27 auf 20 Runden verkürzt. Nun muss eine langfristige Lösung gefunden werden. ■

gt für viel Beifall

ben, dass das Rennen schon zu Ende ist und ich es gewonnen habe", konnte er seine Freude nicht verbergen. „Erstmals hier, mein erster Moto2-Sieg, ich bin so glücklich. Jetzt muss ich aus diesem Sieg Kraft schöpfen und im nächsten Rennen so weitermachen." Der Honda-Asia-Pilot hatte schon beim ersten Wintertest mit der Bestzeit brilliert, doch wegen eines gebrochenen Fingers konnte er in Katar nicht starten. Jetzt fuhr er eine Art Kopie des dortigen Moto2-Auftaktrennens, nur dass er nicht von der Pole-Position, sondern von weiter hinten allen anderen davonfuhr. Teamchef Hiroshi Aoyama hatte es schon vor der Saison gesagt: „Somkiat hat sich im Winter unglaublich gut vorbereitet und einen Schritt gemacht. Er wird Siege einfahren und um den WM-Titel mitkämpfen." Damals hielt man es für den Zweckoptimismus des Weltmeisters von 2009, nun hat sein Schützling den ersten Teil unter Beweis gestellt. „Ich will jetzt sehen, dass ich bei allen Rennen in der Spitzengruppe dabei bin", so Chantra. „Bei meinem Heimrennen im Oktober in Buriram will ich unbedingt wieder gewinnen."

Nach dem Qualifying sah es so aus, als wäre endlich bei Jake Dixon der Knoten geplatzt. Der 26-jährige Brite stellte die GasGas auf die Pole-Position. Doch im Rennen stürzte er. So kamen wieder Celestino Vietti und Arón Canet aufs Podest und liegen auch in der WM vorn.

Marcel Schrötter kam mit den Grip-Verhältnissen in Mandalika gar nicht zurecht, und wenn er im Rennen vom 21. Startplatz auch nur knapp die Punkte verpasste, übte er hinterher viel Selbstkritik. „Solche Ergebnisse sind einfach nicht akzeptabel", so der Intact-Pilot. „Wir sind lang genug dabei, und unser Ziel ist es, ums Podium zu kämpfen. Ich hatte bei den Wintertests endlich wieder ein Gefühl für das Motorrad, hier habe ich im schnellen Sektor 0,6 Sekunden eingebüßt." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Zusätzlich zu Suzukis Problemen mit den Reifen erwischte Ex-Weltmeister Joan Mir eine Mageninfektion, die ihn über das Wochenende schwächte. Er kam im Qualifying nicht über einen 18. Platz hinaus, doch im Rennen kam er richtig in Schwung. „Unglaublich, dieser Grip im Regen. Ich wunderte mich zunächst, dass ich in jeder Kurve den Ellbogen am Boden hatte, das schaffen wir sonst nie. Der sechste Platz geht in Ordnung, ich wäre aber gern die volle Renndistanz gefahren. Es hat so viel Spaß gemacht, und ich hätte noch viel weiter nach vorn fahre können." Sein Teamkollege Álex Rins schaffte es in Q2 und fuhr vom achten Startplatz gleich in die Spitzengruppe. „Ich hatte aber ein paar Vorderrad-Rutscher, und als mich Quartararo und Zarco überholt hatten, habe ich gesehen, dass sie eine schnellere Pace haben, und ich wollte nichts Unnötiges riskieren."

MOTO2

Barry Baltus brach sich bei einem Sturz im Qualifying das rechte Handgelenk. „Es ist zwar nur ein kleiner Riss, aber wir haben entschieden, ihn im Rennen nicht zusätzlich zu belasten", so Teamchef Jarno Janssen. „Wir lassen ihn daheim genau untersuchen und hoffen, dass er in Argentinien wieder fahren kann."

MOTO3

Zwei deutschssprachige Teamchefs konnten in Mandalika nicht vor Ort sein: Sowohl Tom Lüthi als auch Peter Öttl wurden vor dem Abflug positiv auf Corona getestet. So blieben sie über das Wochenende übers Internet mit ihren Teams verbunden. Bei dem Schweizer schien dies ganz ordentlich funktioniert zu haben, denn Carlos Tatay stellte die CFMoto des Prüstel-Teams auf die Pole-Position und fuhr im Rennen aufs Podest. Öttl wäre lieber bei seinem ohnehin dezimierten Team gewesen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mandalika (RI) – 20. März 2022 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 86,020 km über 16 Runden à 4,301 km. 29 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 46 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	16	25.40,876 min	1.35,591 min	25
2.	Celestino Vietti (I)	Kalex	16	+3,230 s	1.35,808 min	20
3.	Arón Canet (E)	Kalex	16	+4,366 s	1.35,908 min	16
4.	Sam Lowes (GB)	Kalex	16	+7,918 s	1.36,111 min	13
5.	Augusto Fernández (E)	Kalex	16	+12,228 s	1.35,958 min	11
6.	Ai Ogura (J)	Kalex	16	+12,384 s	1.35,922 min	10
7.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	16	+12,696 s	1.36,111 min	9
8.	Tony Arbolino (I)	Kalex	16	+14,547 s	1.36,320 min	8
9.	Pedro Acosta (E)	Kalex	16	+17,786 s	1.36,533 min	7
10.	Albert Arenas (E)	Kalex	16	+18,327 s	1.36,673 min	6
11.	Joe Roberts (USA)	Kalex	16	+18,509 s	1.36,519 min	5
12.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	16	+18,566 s	1.36,583 min	4
13.	Jorge Navarro (E)	Kalex	16	+19,711 s	1.36,514 min	3
14.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	16	+19,960 s	1.36,690 min	2
15.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	16	+20,551 s	1.36,551 min	1
16.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	16	+23,047 s	1.36,690 min	-
17.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	16	+23,218 s	1.36,813 min	-
18.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	16	+24,179 s	1.37,137 min	-
19.	Romano Fenati (I)	Boscoscuro	16	+25,133 s	1.36,953 min	-
20.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	16	+26,954 s	1.37,142 min	-
21.	Filip Salac (CZ)	Kalex	16	+27,678 s	1.37,137 min	-
22.	Gabriel Rodrigo (RA)	Kalex	16	+29,548 s	1.37,318 min	-
23.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	16	+31,773 s	1.37,337 min	-
24.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	16	+32,436 s	1.37,459 min	-
25.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	16	+33,974 s	1.37,239 min	-
	nicht gewertet:					
	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	13	+3 Runden	1.38,259 min	-
	Jake Dixon (GB)	Kalex	12	+4 Runden	1.36,217 min	-
	Keminth Kubo (T)	Kalex	7	+9 Runden	1.37,680 min	-
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	4	+12 Runden	1.36,371 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vietti	45
2.	Canet	36
3.	Lowes	29
4.	Chantra	25
5.	Fernández	24
6.	Ogura	20
7.	Arbolino	19
8.	Roberts	13
9.	Navarro	12
14.	Schrötter	6

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	50
2.	Boscoscuro	10

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Flexbox HP40	48
2.	Elf Marc VDS Racing Team	48
3.	Mooney VR46 Rac. Team	45
10	Liqui Moly IntactGP	10

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Dixon	1.35,799 min
2.	Fernández	1.35,901 min
3.	Lowes	1.35,953 min
4.	Chantra	1.36,260 min
5.	Bendsneyder	1.36,337 min
6.	Arenas	1.36,581 min
7.	Vietti	1.36,588 min
8.	Arbolino	1.36,657 min
9.	Corsi	1.36,665 min
10.	Acosta	1.36,751 min
11.	Beaubier	1.36,900 min
12.	Aldeguer	1.37,006 min
13.	Canet	1.37,028 min
14.	Ramirez	1.37,034min
15.	Alcoba	1.37,072 min
16.	Fenati	1.37,312 min
17.	Gonzalez	1.36,971 min
18.	Navarro	1.36,973 min
19.	Roberts	1.36,905 min
20.	Baltus	1.36,908 min
21.	Ogura	1.36,913 min
22.	Schrötter	1.37,033 min
23.	Salac	1.37,218 min
24.	Rodrigo	1.37,436 min
25.	Van Den Goorbergh	1.37,582 min
26.	Kubo	1.37,625 min
27.	Dalla Porta	1.37,843 min
28.	Antonelli	1.38,066 min

Foggia zurück auf Kurs, Tatay

In Mandalika kehrte die erwartete Überlegenheit von Leopard-Honda-Pilot Dennis Foggia zurück – er ließ der Konkurrenz keine Chance. Carlos Tatay holte den ersten Podestplatz für CFMoto.

Von: **Imre Paulovits**

Er hatte sein breites Grinsen zurück, und er rannte aufgeregt zu jedem hin und konnte seine gute Laune nicht verbergen. Dennis Foggia, dem letztes Jahr der WM-Titel durch die Finger glitt, als er in Portimão von Darryn Binder abgeschossen wurde, und für den es auch beim WM-Auftakt in Katar nicht ganz nach Plan lief, war in Mandalika endlich dort, wo er sein wollte: vorn allein auf weiter Flur. Der Leopard-Honda-Pilot konnte sich ab der fünften Runde von den Verfolgern absetzen, von da an baute er seine Führung immer weiter aus – sein Sieg war nie gefährdet. „Es war aber lange nicht so leicht, wie es von außen vielleicht schien", stellte der 21-jährige Italiener klar. „Es war unheimlich heiß, die Luft, der Asphalt, das Motorrad. Ich wusste aber, dass ich die Pace habe. Ich wollte einfach keine Dummheiten machen. Und es hat geklappt."

Izan Guevara sah in der Verfolgergruppe stets wie der Stärkste aus, war aber gewaltigen Angriffen vor allem seines Teamkollegen Sergio García ausgesetzt. Noch in der letzten Runde war es ziemlich unklar, wie der Zieleinlauf in der Verfolgergruppe aussehen wird, doch García verhedderte sich mit Pole-Sitter Carlos Tatay, und Guevara konnte sich durchsetzen. „Ich wusste schon in Katar, dass ich das Tempo fürs Podest habe, aber dort haben mich die Strafen weit zurückgeworfen", so der Moto3-Junior-Weltmeister von 2020. „Ich habe mir vorgenommen, mich dieses Jahr darauf zu konzentrieren, Rennen zu gewinnen. Und wenn es geht mit um den Titel zu kämpfen."

Prüstel-Pilot Carlos Tatay erlebte ein Wochenende voller Höhen und Tiefen, aber das Podest besänftigte den MotoGP-Rookies-Cup-Sieger von 2019. Er hatte seine Stärke bereits im Qualifying gezeigt und die CFMoto auf die Pole-Position gestellt. Doch dann verzettelte er sich im Handgemenge des Rennens, kam von der Strecke ab und musste eine Long-Lap-Penalty abbüßen, die ihn auf die 14. Position zurückwarf. Doch er kämpfte sich wieder nach vorn und schließlich aufs Podest. „Ich muss mich bei Florian Prüstel bedanken, denn wenn ich in den letzten beiden Jahren auch eine schwere Zeit hatte, er hat an mich geglaubt und mich in sein Team aufgenommen", so der 18-jährige Spanier. „Nach der Long-Lap-Penalty habe ich einfach nur nach vorn geschaut. Der harte Hinterreifen gab mir Reserven, und ich freue mich unheimlich über meinen ersten Podestplatz." ■



MOTOGP

Moto3

Hartes Brot ohne Teamchef Peter Öttl

Teamchef Peter Öttl fehlte wegen Corona, John McPhee wegen einer Trainingsverletzung. Und Ayumu Sasaki stürzte in der letzten Runde und handelte sich eine Strafe ein.

Das Husqvarna-Team kam dezimiert nach Lombok. Peter Öttl konnte wegen eines positiven Corona-Tests nicht reisen, John McPhee war beim Supermoto-Training gestürzt und brach sich zwei Rückenwirbel an. „Zum Glück sind die Brüche stabil und müssen nur gestützt werden, ich habe bereits mit der Reha begonnen", ließ der Schotte wissen.

Dafür kämpfte sich sein Teamkollege Ayumu Sasaki erfolgreich durch die Schwierigkeiten des Wochenendes. Als Viertschnellster der freien Trainings war er gleich für die Q2 qualifiziert, wo es allerdings weniger gut lief, weil er seine schnellste Runde wegen gelber Flagge abbrechen und so vom zehnten Startplatz aus losfahren musste. Doch von dort aus kämpfte er im Vorderfeld der Verfolgergruppe. In der letzten Runde lag er auf Platz 4, doch dann knallte er in Turn 10 Stefano Nepa ins Heck und beide stürzten. Sasaki bekam für das Rennen in Argentinien eine Long-Lap-Penalty. ■ IP



MAX RACING

Hier fährt Sasaki (#71) noch vor Masià

Asia Talent Cup

Doppelsieg und Tabellenführung für Danish

Der Malaysier Hakim Danish war der große Triumphator in Mandalika: Mit zwei Siegen setzte er sich in der Hitze von Indonesien an die Spitze der Cup-Wertung.

Im ersten Rennen begab sich Danish schnell auf die Flucht und konnte sich von den Verfolgern lösen. Hinter ihm tobte ein Dreikampf, wo sich der Japaner Shinya Ezawa, der Indonesier Reykat Fadillah und der Australier Carter Thompson nichts schenkten, sich dabei aber gegenseitig aufhielten. Thompsons Mühe wurde nicht belohnt, er stürzte kurz vor dem Ziel. Im zweiten Rennen hatte es Danish schon schwerer. Er machte ein paar kleine Fehler, so konnte er nicht wieder davonfahren, sondern musste sich den heftigen Attacken der Japaner Gun Mie, Shinya Ezawa und Amon Odaki erwehren. Doch zum Schluss hatte er die meisten Reserven und überquerte den Zielstrich 0,271 Sekunden vor Mie und Ezawa. Er konnte sich aber noch mehr freuen, er übernahm die Cup-Führung mit einem Punkt. ■ IP



ATC

Hakim Danish (#13)

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Hakim Danish (MAL)	72
2.	Shinya Ezawa (J)	71
3.	Amon Odaki (J)	54
4.	Hamad Al-Sahouti (Q)	54
5.	Gun Mie (J)	53

im Paradies



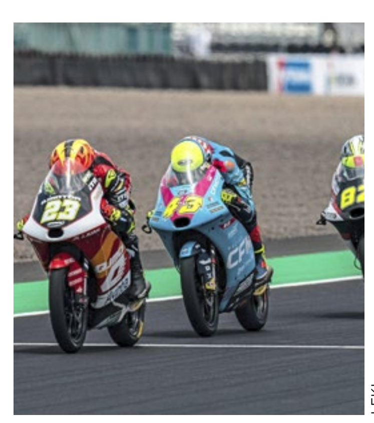
Die drei Musketiere: Izan Guevara, Dennis Foggia und Carlos Tatay (von links) haben noch viel vor

Moto3

Tatay und Artigas lassen Prüstel jubeln

Es war wohl der schönste Tag in der jungen Karriere von Team-Principal Florian Prüstel: Seine Piloten brachten das Team auf den dritten WM-Rang vor.

Nicht nur die tolle Leistung von Carlos Tatay brachte Team-Boss Florian Prüstel ins Schwärmen, auch Xavi Artigas ließ mit dem vierten Startplatz viel Hoffnung aufkommen. Er fiel zunächst in der Führungsgruppe etwas zurück, doch da er wie sein Teamkollege Tatay mit dem harten Hinterreifen unterwegs war, hatte er zum Schluss Reserven und konnte sich bis auf den sechsten Platz vorkämpfen. Damit hat sich das neue Prüstel-CFMoto-Team auf den dritten Platz der Team-WM-Wertung vorgeschoben! „Es war unheimlich heiß, aber ich bin mit dem Ergebnis zufrieden", freute sich Artigas. „Ich habe versucht, weiter nach vorn zu fahren, musste dafür aber wirklich hart pushen und wollte keine Fehler machen. Wir haben wieder viel gelernt und können uns weiter verbessern." Florian Prüstel war ganz aus dem Häuschen: „Ich bin stolz auf die Leistung des CFMoto-Teams. Wir konnten an diesem Wochenende zeigen, dass wir mit beiden Fahrern in der Weltspitze mitfahren können." ■ IP



LEKL

Xavi Artigas (#43) wurde Sechster

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mandalika (RI) – 20. März 2022 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 86,020 km über 16 Runden à 4,301 km. 29 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 30 Grad, Asphalt: 46 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Dennis Foggia (I)	Honda	23	38.51,668 min	1.40,275 min	25
2.	Izan Guevara (E)	GasGas	23	+2,612 sec	1.40,697 min	20
3.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	23	+3,639 sec	1.40,648 min	16
4.	Sergio García (E)	GasGas	23	+3,759 sec	1.40,508 min	13
5.	Deniz Öncü (TR)	KTM	23	+3,870 sec	1.40,561 min	11
6.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	23	+4,962 sec	1.40,641 min	10
7.	Jaume Masià (E)	KTM	23	+5,289 sec	1.40,197 min	9
8.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	23	+5,405 sec	1.40,661 min	8
9.	Daniel Holgado (E)	KTM	23	+5,533 sec	1.40,823 min	7
10.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	23	+5,687 sec	1.40,813 min	6
11.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	23	+16,286 sec	1.41,183 min	5
12.	Kaito Toba (J)	KTM	23	+16,921 sec	1.40,618 min	4
13.	Scott Ogden (GB)	Honda	23	+17,257 sec	1.41,307 min	3
14.	Mario Aji (RI)	Honda	23	+24,626 sec	1.41,132 min	2
15.	Matteo Bertelle (I)	KTM	23	+24,809 sec	1.41,256 min	1
16.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	23	+31,522 sec	1.41,664 min	-
17.	Riccardo Rossi (I)	Honda	23	+31,628 sec	1.41,833 min	-
18.	Joel Kelso (AUS)	KTM	23	+32,204 sec	1.40,518 min	-
19.	Ana Carrasco (E)	KTM	23	+41,202 sec	1.42,386 min	-
20.	Joshua Whatley (GB)	Honda	23	+48,013 sec	1.42,349 min	-
21.	Gerard Riu Male (E)	KTM	23	+48,090 sec	1.42,644 min	-
	nicht gewertet:					
	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	21	+1 Runde	1.40,849 min	
	Andrea Migno (I)	Honda	21	+1 Runde	1.40,926 min	-
	Stefano Nepa (I)	KTM	21	+1 Runde	1.40,733 min	-
	Alberto Surra (I)	Honda	17	+6 Runde	1.42,007 min	-
	Adrian Fernández (E)	KTM	10	+13 Runden	1.40,755 min	-
	Diogo Moreira (BR)	KTM	8	+15 Runden	1.41,698 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Foggia	34
2.	García	33
3.	Guevara	28
4.	Migno	25
5.	Öncü	24
6.	Toba	20
7.	Tatay	16
8.	Artigas	16
9.	Yamanaka	12
10.	McPhee	11
11.	Moreira	10

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Honda	50
2.	GasGas	40
3.	KTM	27
4.	CFMoto	22
5.	Husqvarna	11

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	61
2.	Leopard Racing	40
3.	CFMoto PrüstelGP	32
4.	Red Bull KTM Tech 3	26
5.	Rivacold Snipers Team	25
6.	MT Helmets – MSI	22
7.	CIP Green Power	21
8.	Red Bull KTM Ajo	16
9.	Sterilgarda Max Racing Team	11
10.	QJMotor Avintia Racing Team	9

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Tatay	1.41,232 min
2.	Moreira	1.41,315 min
3.	Aji	1.41,567 min
4.	Artigas	1.41,585 min
5.	Migno	1.41,594 min
6.	Foggia	1.41,674 min
7.	García	1.41,811 min
8.	Guevara	1.41,830 min
9.	Öncü	1.42,203 min
10.	Sasaki	1.42,268 min
11.	Masià	1.42,391 min
12.	Surra	1.42,398 min
13.	Bartolini	1.42,838 min
14.	Ortola	1.42,878 min
15.	Rossi	1.43,129 min
16.	Bertelle	1.43,396 min
17.	Fernández	1.43,760 min
18.	Ogden	1.41,580 min
19.	Holgado	1.42,973 min
20.	Suzuki	1.43,008 min
21.	Nepa	1.43,079 min
22.	Kelso	1.43,163 min
23.	Fellon	1.43,192 min
24.	Carrasco	1.43,776 min
25.	Yamanaka	1.43,831 min
26.	Riu Male	1.44,390 min
27.	Whatley	1.44,478 min
28.	Toba	1.44,658 min

Superbike-WM

Öttl weiter super

Letzte Woche testeten die Teams von BMW, Ducati, das Puccetti-Kawasaki- und das GRT-Yamaha-Team in Misano. Álvaro Bautista war Schnellster, aber Philipp Öttl war es wieder, der überraschte.

Von: **Imre Paulovits**

Viertschnellster, nur 0,6 Sekunden hinter der Bestzeit, schneller als Ducati-Werksfahrer Michael Ruben Rinaldi auf seiner Hausstrecke und am Vormittag des zweiten Testtages ganz oben auf der Zeitenliste – die Bilanz von Philipp Öttl beim Test in Misano konnte sich sehen lassen. Auf dem Testprogramm stand die neueste Gabel-Konfiguration von Öhlins, neue Bremszangen von Brembo und eine neue Auspuffanlage. Pirelli brachte einige neue Reifen für die Teams mit. Viel Zeit wurde auch in eine gute Rennabstimmung investiert, um auch in den letzten Runden der Rennen konkurrenzfähig zu sein. Insgesamt fuhr Öttl 117 Runden. „Auch mein zweiter Superbike-Test lief sehr zufriedenstellend“, freute sich Öttl. „Im Vergleich zu Portimão, wo es mehr um Sitzposition und Ergonomie ging, konnten wir in Misano viel mehr testen. Dabei haben wir gute Fortschritte erzielt. Die neue Gabel gab mir sofort ein besseres Gefühl, und mit den neuen Bremszangen konnte ich noch später bremsen. Am Ende haben wir das beste Paket zusammengestellt, und ich konnte eine sehr gute Zeit fahren. Es war ein schönes Gefühl, einen halben Tag ganz oben auf der Liste zu stehen. Noch wichtiger war für uns, dass wir auch über die Renndistanz gut abgeschnitten haben.“ ■



WORLDSBK

Philipp Öttl mit der GoEleven-Ducati: Am zweiten Vormittag Schnellster

Motorrad-WM

Adrian Bosshard 60

Der Schweizer Adrian Bosshard wurde als Motocrosser, GP-Pilot und als hochrangiger Manager gleichermaßen erfolgreich. Letzten Samstag ist er 60 Jahre alt geworden.

Von: **Imre Paulovits**

Alles, was Adrian Bosshard je angepackt hat, führte er zum Erfolg. Er begann im Motocross und fuhr zwei Schweizer Meistertitel bei den 500ern ein, bevor ihm sein Hauptsponsor Hans Mühlebach Ende 1989 einen Umstieg in den Straßen-Rennsport empfahl und ihn dabei unterstützte. Bosshard wurde 1990 gleich Schweizer Meister bei den 250ern und holte Punkte in der Superbike-WM. 1992 stieg er in die 250er WM ein. Und als er 1993 in Australien in die Punkte fuhr, war er der erste Fahrer, dem dies in der Motocross-WM und in der Straßen-WM gelang. 1995 stieg er zu den 500ern auf, fuhr in Donington in die Top 10 und wurde WM-17. Adrian Bosshard absolvierte auch ein Studium in Marketing und Betriebswirtschaft. Nachdem er 1996 den Helm an den Nagel gehängt hatte, machte er bei seinem Sponsor Certina weiter und stieg 2003 zum Präsidenten der Firma auf. 2006 übernahm er diesen Posten noch zusätzlich bei der Union Glashütte. Als Uhren-Sponsor kommt er auch heute noch regelmäßig zu Rennen. ■



RODA

Adrian Bosshard: Einst erfolgreicher Rennfahrer, heute erfolgreicher Firmenchef

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Als er beim Grand Prix von Hockenheim 1961 bei den 250ern seinen Teamkollegen Jim Redman aus der Zielkurve heraus überlistete, wurde der Japaner Kunimitsu Takahashi der erste Japaner, der einen Grand Prix gewann. Am 16. März verstarb er im Alter von 82 Jahren an Lymphdrüsenkrebs. Takahashi gewann 1962 die ersten drei GPs bei den 125ern und führte die WM haushoch an, bevor er sich auf der Isle of Man schwer verletzte. Er machte ab 1965 bei den Autos weiter. Seine Karriere sollte bis 1999 dauern, und noch in seinem letzten aktiven Jahr siegte er im Alter von 59 Jahren. 1977 fuhr er sogar einen Tyrrell-Formel-1. Richtig erfolgreich war er aber bei den Sportwagen, wo er mit seinem wilden Drift-Stil zur Legende wurde. 1995 gewann er mit seinem eigenen Team zusammen mit Keiichi Tsuchiya und Akira Iida die GT2-Klasse bei den 24 Stunden von Le Mans. Er gewann 2018 mit Jenson Button die Super-GT-Meisterschaft und führte sein Team bis zu seinem Tod weiter.

SUPERSPORT-WM

Nach seiner Bestzeit beim MotoE-Test nahm Dominique Aegerter auch das Testen der Supersport-Yamaha mit dem Ten-Kate-Team im Motorland Aragón auf. Doch frostige acht Grad ließen kein vernünftiges Arbeiten zu. Die Titelverteidiger konnten am ersten Tag gerade mal 27 Runden fahren, am zweiten noch nicht einmal 20. „Asphalttemperaturen von maximal neun, zehn Grad lassen kein vernünftiges Arbeiten auf der Strecke zu“, musste Aegerter einsehen. „Wir haben ein paar Dinge an der Bremse und im aerodynamischen Bereich ausprobiert.“

IDM-SUPERBIKE

Beim IDM-Test in Valencia teilten sich Vizemeister Florian Alt und Markus Reiterberger die Bestzeiten. Alt brillierte im Trockenen, Reiterberger im Nassen.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

30 € TankBON-Gutschein

Bezahlen Sie einfach mit dem TankBON.
• Mit diesem Tankgutschein tanken Sie bequem und flexibel an zahlreichen Partnertankstellen in ganz Deutschland
Ohne Zuzahlung

1340

76-tlg.

BLACK&DECKER Autowerkzeug

- 76-teiliges Schraubwerkzeugset
- mit gängigen Handwerkzeugen
- Schrauber-Bit und Stecknüssen
- mit handlichem Rollpack

Zuzahlung: 1,– €*

1467

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Motocross-WM | Villa La Angostura

Triple für Gajser



Zum Dritten: Hondas Tim Gajser war auch in Patagonien nicht zu schlagen

SHOTBYBAVO

Auch Runde 3 der Motocross-WM in Argentinien entschied Honda-Pilot Tim Gajser für sich. Der Slowene zementierte damit sein Red Plate. Als Tageszweiter glänzte Maxime Renaux (Yamaha) vor Jorge Prado auf der Factory GasGas. Tom Vialle holte für KTM den ersten WM-Sieg 2022 in der kleinen MX2-Klasse vor Jago Geerts und Mikkel Haarup.

Von: **Frank Quatember**

Austragungsort des Argentinien-GP war eine der schönsten Rennstrecken der Weltmeisterschaft, eingerahmt von prächtigen Wäldern, tiefblauen Seen und schneebedeckten Bergen. Die WM lockte Zigtausende von begeisterten Fans an die mit Sprüngen nur so gespickte Naturstrecke. Doch so viel Schönheit birgt Gefahr: Der einzigartige Boden aus Vulkanerde erwies sich als äußerst anspruchsvoll, bestrafte auch den kleinsten Fehler und wurde so einigen WM-Piloten zum Verhängnis. Hinzu kamen immense Kosten für die Teams, um überhaupt im Land der Gauchos starten zu können, und das sorgte für optisch unschöne Startfelder in beiden Klassen. Etliche namhafte WM-Piloten mussten die Rennen von zu Hause auf der Couch verfolgen.

Topfavorit Tim Gajser sorgte am Samstag für die erste Überraschung, als er mit technischen Problemen im Qualifying haderte und mit einem kleinen Nachteil als Siebter am Startgatter in den Rennsonntag gehen musste. Sensationell zog der Thüringer Henry Jacobi (JM Honda) den Holeshot, wurde aber dabei um ein Haar vom wilden Spanier Ruben Fernandez von der Strecke gedrückt. Der Honda-Torero raste zur Führung, um Sekunden später nach einem heftigen Kicker kopfüber den Track zu verlassen. Das nutzte Qualifying-Sieger Pauls Jonass und übernahm die Spitze, gefolgt von Renaux, Jeremy Seewer und Tim Gajser. Der slowenische WM-Leader schaltete nach der Hektik der Startphase nun in den Rennmodus und presste sich knapp an Seewer vorbei auf P3.

> „Der Track war an vielen Stellen gefährlich, doch ich war hochkonzentriert und mein Plan ist aufgegangen.“
>
> WM-Leader Tim Gajser

Heißer Atem von Gajser

Kurz nach Rennhälfte musste der Lette Jonass zu Boden und seinen Platz an der Sonne an Yamaha-Star Renaux abgeben. Der spürte nun rundenlang den heißen Atem von Gajser mit der bärenstarken Werkshonda hinter sich, blieb aber cool und ließ den viermaligen Weltmeister nicht mehr in Schlagdistanz kommen. Seewer rettete Rang 3 vor Prado ins Ziel, und Pauls Jonass fiel nach einem Motor-Neustart hinter den langen Dänen Thomas Kjer Olsen auf der DIGA-KTM auf Position 6 zurück. Als das Startgatter am späten Nachmittag zum zweiten MXGP-Lauf fiel, hatte zur Freude der Fans Jorge Prado schnell die Nase vorn. Die Freude währte aber nur kurz, denn Tim Gajser saugte sich diesmal schnell an das Hinterrad des Galiziers und passierte Prado noch in Runde 1 zur Führung. Dahinter ging es heftig zur Sache.

Jonass rustikal passiert

Seewer geriet mit Olsen aneinander und fiel weit zurück, während der Däne drei Runden später zurück ins Paddock fuhr. Maxime Renaux war ruhig gestartet, machte aber nach Runde 1 Druck. Erstes Opfer war Jonass, den der MX2-Champion kassierte, in Runde 6 war Prado fällig. Für kurze Zeit sah es aus, als ob Renaux noch zu Gajser aufschließen würde, doch der Slowene fuhr konstant schnelle Runden und verwaltete seinen Lauf- und Tagessieg weltmeisterlich. „Pech in der Qualifikation, Glück im Rennen“, strahlte Gajser nach

Rennschluss. „Der Track war an vielen Stellen echt gefährlich, doch ich war hochkonzentriert und mein Plan ist voll aufgegangen.“

Einen spannenden Kampf bekamen die begeisterten Fans noch um Rang 3 zwischen Jonass und den Spaniern Prado und Fernandez zu sehen. Im Ziel jubelte überraschend Honda-Pilot Ruben Fernandez, der zunächst Jonass rustikal passierte und in der Schlussrunde noch wie entfesselt am Sunnyboy Prado vorbeiflog. Ganz anders verlief das Rennen für Jeremy Seewer. Nach dem Sturz in der Startphase sah es zunächst nach einer Aufholjagd des Schweizers aus, doch nach zwei weiteren Stürzen warf Seewer das Handtuch und fuhr entnervt Richtung Fahrerlager.

In der MX2-Klasse stand das Duell Jago Geerts gegen Tom Vialle im Mittelpunkt. Der Franzose gewann den Start mit der Factory-KTM und konnte in der ersten Hälfte des Rennens einen Vorsprung vor dem belgischen WM-Führenden herausfahren. Doch in Hälfte 2 drehte sich der Wind, Geerts machte mit der Wilvo-Yamaha mächtig Dampf, und es kam zum Showdown der beiden Titel-Favoriten. Geerts ging volles Risiko drei Runden



ARCHER

Endlich wieder GP-Sieger: Vialle



ARCHER

Yamaha gegen KTM: Jago Geerts eine Radlänge vor Tom Vialle

vor Ultimo, und obwohl Vialle sich verzweifelt wehrte, konnte er den anstürmenden Belgier nicht halten.

Das zweite Rennen musste nach einem üblen Sturz neu gestartet werden und wurde zunächst von Simon Längenfelder angeführt – sein dritter Holeshot! Doch die starken Geerts und Vialle ließen die Muskeln spielen und zogen schnell am Deutschen vorbei. Vialle setzte nun alles auf eine Karte und schaffte es in Runde 5, den Spieß umzudrehen. Er passierte den Belgier problemlos und brachte seine Führung sicher ins Ziel. Vialle: „Nach den ganzen Problemen und Stürzen hatte ich den Kopf einfach nicht frei. Doch heute habe ich es geschafft. Vielen Dank an das Physio-Team.“

Zweites Podium für Haarup

Platz 3 auf dem Tagespodium ging an den überglücklichen Mikkel Haarup. Der Kawasaki-Pilot feierte damit sein zweites Karriere-Podium. Punktgleich musste Mattia Guadagnini mit Rang 4 vorliebnehmen. Doch der Italiener war hochzufrieden, seine Leistungskurve zeigt steil nach oben. Dramatisch wurde es im Husqvarna-Team. Beide Piloten verletzten sich schwer, Roan van de Moosdijck brach sich am Samstag im Qualifying ein Schlüsselbein, tags darauf erwischte es Kay de Wolf spektakulär im ersten MX2-Lauf (Gehirnerschütterung, Handgelenk gebrochen).

Für den Deutschen Simon Längenfelder war das Wochenende alles andere als optimal. Der GasGas-Pilot stürzte in Lauf 1 bergab und erkämpfte sich trotz schmerzhafter Rückenprellung tapfer Rang 5 im zweiten Umlauf. Der Chemnitzer Jeremy Sydow fuhr zwar unauffällig, aber konstant als Achter wertvolle Punkte ein und blieb vor allem unverletzt. ■

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN/MXGP

Villa La Angostura (RA): 20. März, 3. WM-Lauf, Wetter: Regen, 22 Grad. **1. Lauf:** 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 20 Runden à 1,670 km (= 33,400 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	20	34.54,035 min = 57,420 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 2,144 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 22,532 s
4.	Jorge Prado (E)	GasGas	20	+ 23,309 s
5.	Thomas Kjer Olsen (DK)	KTM	20	+ 29,159 s
6.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	20	+ 37,743 s
7.	Jeremy Van Horebeek (B)	Beta	20	+ 55,028 s
8.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	20	+ 1.00,144 min
9.	Jordi Tixier (F)	KTM	20	+ 1.03,026 min
11.	Henry Jacobi (D)	Honda	20	+ 1.12,332 min

Villa La Angostura (RA): 20. März, 3. WM-Lauf, Wetter: Regen, 22 Grad. **2. Lauf:** 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 19 Runden à 1,670 km (= 31,730 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	34.00,470min = 555,981 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 7,861 s
3.	Rubén Fernández (E)	Honda	19	+ 9,957 s
4.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 11,016 s
5.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	19	+ 17,799 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 21,711 s
7.	Jeremy Van Horebeek (B)	Beta	19	+ 34,804 s
8.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	19	+ 40,573 s
9.	Jordi Tixier(F)	KTM	19	+ 47,676 s
12.	Henry Jacobi (D)	KTM	19	+ 1.33,981 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	141 Punkte
2.	Maxime Renaux	124
3.	Jorge Prado	118
4.	Jeremy Seewer	94
5.	Jeremy Van Horebeek	76
6.	Rubén Fernández	74
7.	Thomas Kjer Olsen	73
14.	Henry Jacobi	45
20.	Tom Koch (D)	12
23.	Valentin Guillod (CH)	10

1.	Honda	141 Punkte
2.	Yamaha	131
3.	GasGas	118

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN/MX2

Villa La Angostura (RA): 20. März, 3. WM-Lauf, Wetter: Regen, 22 Grad. **1. Lauf:** 17 Fahrer gestartet, 17 gewertet, 20 Runden à 1,670 km (= 33,400 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	20	35.13,204 min = 56,899 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	20	+ 2,401 s
3.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	20	+ 31,165 s
4.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	20	+ 31,799 s
5.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	20	+ 32,170 s
6.	Conrad Mewse (GB)	KTM	20	+ 38,811 s
7.	Isak Gifting (S)	KTM	20	+ 40,484 s
8.	Stephen Rubini (F)	Honda	20	+ 52,935 s
10.	Jeremy Sydow (D)	KTM	20	+ 56,125 s
13.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 1 Runde

Villa La Angostura (RA): 20. März, 3. WM-Lauf, Wetter: Regen, 22 Grad. **2. Lauf:** 15 Fahrer gestartet, 15 gewertet, 19 Runden à 1,670 km (= 31,730 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	19	34.09,782 min = 55,727 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 6,463 s
3.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	19	+ 10,911 s
4.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	19	+ 26,614 s
5.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 38,264 s
6.	Andrea Adamo (I)	GasGas	19	+ 44,819 s
7.	Jeremy Sydow (D)	KTM	19	+ 47,426 s
8.	Stephen Rubini (F)	Honda	19	+ 50,910 s
9.	Conrad Mewse (GB)	KTM	19	+ 1.04,245 min
10.	Hakon Fredriksen (N)	Honda	19	+ 1.15,163 min

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	137 Punkte
2.	Tom Vialle	111
3.	Simon Längenfelder	110
4.	Mikkel Haarup	92
5.	Andrea Adamo	85
6.	Mattia Guadagnini	81
7.	Kay de Wolf (NL)	78
14.	Jeremy Sydow	51
16.	Kevin Brumann (CH)	23
23.	Noah Ludwig (D)	7

1.	Yamaha	137 Punkte
2.	GasGas	128
3.	KTM	127

Erster EM-Titel: Harald Simon nach 14 Jahren als zweiter Österreicher

„Nicht die Besten“

SCHIFFNER

Die führenden Russen mussten zu Hause bleiben. Der zum Favoriten emporgestiegene Österreicher Harald Simon ergriff die Chance und holte als zweiter nicht-russischer Fahrer den Eisspeedway-EM-Titel. Der 23-jährige Luca Bauer steigerte sich binnen drei Monaten vom EM-Dritten zum ersten deutschen Vize-Europameister.

Von: **Thomas Schiffner**

Dmitry Solyannikov und Vladimir Fadeev mussten aus den bekannten politischen Gründen in Russland bleiben und wurden durch Nachrücker ersetzt. Franz Zorn war nach seiner Wirbelverletzung noch nicht fit, für ihn kam der Tscheche André Divis Lodowa nach Tomaszow Mazowiecki.

Da die Russen nicht mehr punkten durften, gingen in dieser Reihenfolge Harald Simon (12 Punkte), Jasper Iwema (10), Lukas Hutla (8), Luca Bauer (8), Franz Mayerbüchler (8) und Benedikt Monn (8) als Medaillenfavoriten ins zweite EM-Finale in Polen. Als erster Favorit verabschiedete sich der Niederländer Iwema aus dem Titelrennen: Motorschaden im ersten Lauf, zum letzten konnte er nicht mehr antreten. Der kommenden Freitag 55 Jahre alte Harald Simon fuhr seine Vorläufe souverän und verlor nur einen Punkt an Jimmy Olsen.

Luca Bauer, im letzten Dezember in Tomaszow Mazowiecki EM-Dritter geworden, fuhr wie gewohnt auf der Außenbahn ebenfalls ein starkes Rennen und qualifizierte sich wie Simon direkt für das Finale.

Stets beste Unterhaltung

Über das Last Chance Heat mussten Olsen, der einmal in den Vorläufen im Infight mit Ala-Riihimäki gestürzt war, Hutla, Mayerbüchler und eben jener Finne Riihimäki um die letzten beiden Finaltickets kämpfen. In den Heats mit dem 56-jährigen Finnen wurde den wenigen Zuschauern in der Arena stets beste Unterhaltung geboten, so auch hier: Hutla fiel von P1 auf 3 zurück, als Riihimäki attackierte, und im Ziel waren er und Olsen fürs Finale qualifiziert.

Simon hatte vor dem Finalrennen schon sechs Punkte Vorsprung und musste nicht mehr attackieren – der Titel war ihm sicher. Zwischen Olsen und Bauer lag noch ein Stechen um den Vizetitel in der Luft. Dass es erneut dramatisch wurde, dafür sorgte Ala-Riihimäki: Tatsächlich führte er lange Zeit vor Olsen und Simon, Bauer war abgeschlagen. Doch in der dritten Runde flog der Finne in den Innenraum, und obwohl Referee Gardell nicht abbrach, verlangsamten die anderen Fahrer. Der Lauf wurde ohne Riihimäki neu gestartet, jetzt gewann Olsen vor Simon, doch da Bauer als Dritter einen Punkt erhielt, lag er in der Endabrechnung auch exakt einen Punkt vor dem Schweden. Den Vize-Europameistertitel hat der 23-jährige Oberbayer damit indirekt auch Riihimäki zu verdanken: „Dass ich Harry (Simon) nicht mehr einholen konnte, war klar. Ich habe geschaut, dass ich meine Punkte nicht sinnlos wegschmeiße. Im Finale kommt es darauf an, mit wie viel Kopf man fährt. Ich hätte auch alles riskieren können und hätte dann draußen gelegen. Ich wusste, dass ich einen Punkt brauche. Aber man sieht, wie es geht, wenn man es mit aller Gewalt versucht“, so Bauer junior.



SCHIFFNER

Medaillen für Bauer, Simon, Olsen (v. l.)

Zweiter Austria-Titel

Großer Sieger war Harald Simon, der 14 Jahre nach dem Titelerfolg von Franky Zorn als zweiter Österreicher Europameister wurde. Nach dem Rennen blieb der Waldviertler gewohnt demütig und ehrlich: „Ich möchte immer gewinnen, auch im Finale. Aber in zwei Wochen ist Heerenveen. Heute hat die Politik gewonnen, nicht der Sport. Wenn man das realistisch sieht, wäre nur der dritte Platz drin gewesen. Bei dieser EM sind nicht die besten Fahrer gefahren.“

Franz Mayerbüchler scheiterte im Last Chance Heat und wurde doch noch EM-Fünfter. Benedikt Monn erreichte das Last Chance Heat nicht und kam auf Schlussrang 10. Er wurde von Hans Weber persönlich betreut. Dem winkt ohne Russen in elf Tagen beim WM-Finale in Heerenveen der ganz große Coup. ■

EISSPEEDWAY-EM

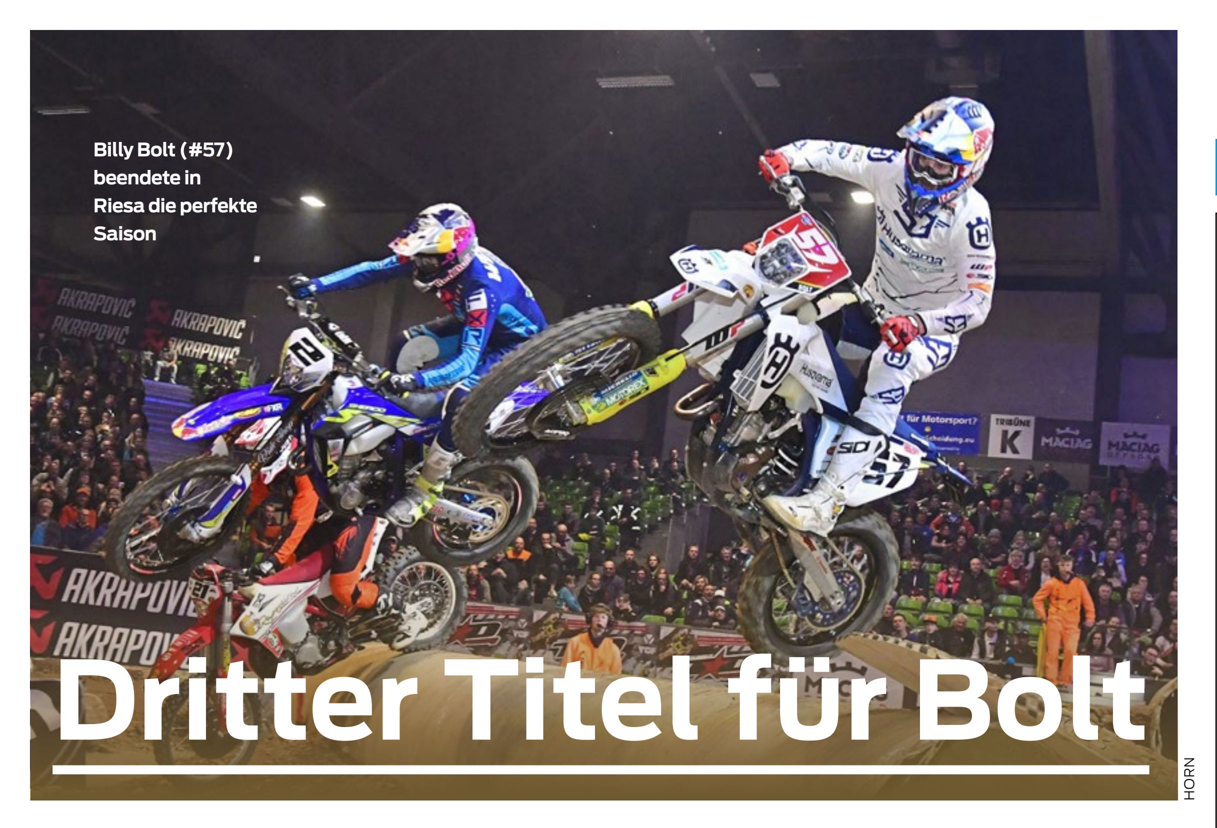
Tomaszow Mazowiecki (PL), 19.03.

1.	Jimmy Olsen (S)	12+3 Punkte
2.	Harald Simon (A)	12+2
3.	Luca Bauer (D)	13+1
4.	Aki Ala-Riihimäki (FIN)	12+d
5.	Lukas Hutla (CZ)	12
6.	Franz Mayerbüchler (D)	10
7.	Jasper Iwema (NL)	6
8.	André Divis (CZ)	6
9.	Michael Knapp (PL)	6
11.	Benedikt Monn (D)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 2 Läufen

1.	Harald Simon	28 Punkte
2.	Luca Bauer	22
3.	Jimmy Olsen	21
4.	Lukas Hutla	20
5.	Franz Mayerbüchler	18
6.	Dmitry Solyannikov (RUS)	18
7.	Aki Ala-Riihimäki	16
8.	Jasper Iwema	16
10.	Benedikt Monn	14
14.	Franz Zorn (A)	7



Billy Bolt (#57) beendete in Riesa die perfekte Saison

HORN

Dritter Titel für Bolt

Auch beim ersten Double-Header der Geschichte der SuperEnduro-WM fuhr Billy Bolt in Riesa alles in Grund und Boden. Der Spannungsbogen hing dadurch ziemlich schlaff durch, doch unterhaltsam waren seine Darbietungen allemal.

Von: **Thorsten Horn**

Bei den ersten drei Saisonrennen siegte Billy Bolt jeweils in der punktebringenden Superpole, jedoch „nur“ in acht der bisherigen neun Heats. Damit war die weiße Weste zwar verpfuscht, doch weitere Flecken kamen nicht dazu. So gewann der Brite beim deutschen GP, der erstmals das WM-Finale war, erneut alle relevanten Sessions. Und das an beiden Tagen, denn erstmals in der Geschichte durften sich die Superenduristen zweimal quälen.

Wer über eine ausgezeichnete und damit kräftesparende Fahrtechnik verfügt, hatte nicht viel zu befürchten. Allen voran der Weltmeister der Abbruch-Saison 2019/2020 und amtierende Hard-Enduro-Weltmeister Billy Bolt. Wie der 24-Jährige durch die Sachsenarena tänzelte, war echt beeindruckend. Und wie zu befürchten war, machte er schon am Samstag mit seinem nächsten „Grand Slam“ den Deckel drauf: „Rechnerisch war der Titel heute schon möglich, was mein Ziel für den ersten Tag war. Ich werde nun den zweiten Tag genießen, aber nicht nachlassen. Ich will wieder gewinnen“, so Bolt.

Machtlose Gegner

Das tat er dann auch am Finaltag, wieder auf unnachahmliche Weise. Bei der Sieger-Pressekonferenz nach dem ersten Abend hatte der drittplatzierte Jonny Walker auf die Frage, was man gegen die Dominanz des Briten tun könne, nur knapp, aber ehrfürchtig geantwortet: „Nichts.“

Er selbst steckte hingegen das ganze Wochenende in positivem Trouble mit Colton Haaker. Nachdem sich im ersten Heat Taddy Blazusiak das rechte Handgelenk gebrochen hatte und es ihm Cody Webb im dritten Rennen an den gleichen Stellen auf der Strecke bzw. am Körper gleichtat, war der Kampf um den Vize-WM-Titel nur noch ein Zweikampf zwischen Jonny Walker und Colton Haaker. Der hatte es dafür in sich und lieferte jene Spannung, die Billy Bolt gekillt hatte. Am Ende setzte sich der Brite knapp gegen den US-Amerikaner durch.

Wenngleich begünstigt durch das Ausscheiden besagter Top-Fahrer, durfte sich Tim Apolle zweimal über Rang 4 der Tageswertung sowie letztendlich über den fünften Schlussrang freuen. Im Anschluss berichtete er: „Platz 5 war vorm Saisonbeginn mein Ziel, und das habe ich erreicht. Mein Fahren ist zwar noch ausbaufähig, aber ein bisschen unzufrieden ist man halt immer. Ich bin heil geblieben und kann jetzt die Outdoor-Saison beginnen. Das war auch sehr wichtig.“

In der Junior-Klasse war ebenfalls der Vizetitel bis zum Schluss vakant. Am Ende wurde es für Milan Schmüser aus Tensfeld immerhin die Bronzemedaille. ■

SUPERENDURO-WM

Riesa (D), 19. März

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	1-1-1
2.	Colton Haaker (USA), Husqvarna	2-2-2
3.	Jonny Walker (GB), Beta	3-3-3
4.	Tim Apolle (D), Beta	4-5-4
5.	Diogo Vieira (P), GasGas	8-6-5
6.	Ty Cullins (USA), TM	6-8-6
7.	Diego Herrera (RCH), TM	7-7-7
8.	Cody Webb (USA), Sherco	5-4-0
9.	Kevin Gallas (D), GasGas	9-0-0
10.	Taddy Blazusiak (PL), GasGas	0-0-0

Riesa (D), 20. März

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	1-1-1
2.	Jonny Walker (GB), Beta	2-2-3
3.	Colton Haaker (USA), Husqvarna	3-3-2
4.	Tim Apolle (D), Beta	4-5-5
5.	Diogo Vieira (P), GasGas	5-8-4
6.	Kevin Gallas (D), GasGas	7-4-6
7.	Ty Cullins (USA), TM	8-6-7
8.	Diego Herrera (RCH), TM	6-7-8

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 5 Rennen

1.	Billy Bolt	312 Punkte
2.	Jonny Walker	232
3.	Colton Haaker	229
4.	Diogo Vieira	147
5.	Tim Apolle	141
6.	Taddy Blazusiak	129
7.	Cody Webb	109
8.	Diego Herrera	102
9.	William Hoare (GB)	56
10.	Ty Cullins	55

NACHRICHTEN

ELI TOMAC SIEGT WEITER

Die Siegesserie von Eli Tomac (Yamaha) in der US-Supercross-Meisterschaft geht weiter. Beim Rennen in Indianapolis setzte sich der 29-Jährige nach spannendem Rennverlauf verdient gegen GasGas-Pilot Justin Barcia durch. Platz 3 auf dem Podium schaffte KTM-Werksfahrer Marvin Musquin. In einem teilweise wilden Finale wurde Mitfavorit Jason Anderson (Kawasaki) von Barcia im Kampf um die Spitze abgeräumt. Er erhielt dafür drei Punkte Abzug und 3000 Dollar Strafe. Malcolm Stewart ging kurz vor Rennschluss bei einem Sprung hart zu Boden. In der WM-Wertung liegt Tomac nach 11 von 17 Runden mit 51 Punkten Vorsprung klar in Führung vor Anderson und Barcia (beide 204).

WILLEMS ERSTER ENDURO-EM-SIEGER

Beim Auftakt der Enduro-EM in Pietramontecorvino (I) gewann der Belgier Erik Willems an beiden Tagen die Gesamtwertung. Am ersten Fahrtag hatte zunächst Lokalmatador Enrico Rinaldi die Führung übernommen. Im letzten Crosstest konnte Willems mit 0,41 Sekunden Vorsprung seinen ersten Sieg einfahren. Am zweiten Tag hatte ein Sturz Rinaldi schon früh aus dem Kampf geworfen. Es gab ein knappes Duell zwischen Willems und dem Engländer Dan Mundell. Willems setzte erneut in der letzten Sonderprüfung alles auf eine Karte und gewann erneut.

AUCH STEHPLÄTZE IN HEERENVEEN

Nachdem die Niederlande alle Corona-Restriktionen aufgehoben haben, darf zum Eisspeedway-WM-Finale am 2. und 3. April das Stadion Thialf auch mit Stehplätzen gefüllt werden. Online-Tickets gibt es auf ijsspeedway.nl/tickets. Hans Weber tritt nach Ausschluss der Russen in den Niederlanden als Titelfavorit an.

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 l, Bj. 3/99, Reihen 6 Zyl. Kompressor, 5-Gang Handschaltung, TÜV, orig. 25000 km, blaumet., Leder hell, Vollausstattung, VB 59.000,- €. Tel. 06145/2303

Audi



RS 6, 2022, rot, Leder schwarz, viele Extras, ohne Zulassung und km, Nettoexport möglich, 148.600,- €.Tel. 0172/8667555

BMW



Active Tourer 225 xe i Performance, 75300 km, 165 kW (224 PS), weiß, Klima, Preis auf Anfrage. 37444 St. Andreasberg, Tel. 0176/71209357

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58062

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Wiesmann



MF 3 Roadster, 2010, 5.600 km! 1. Hd., schwarz-met./Leder purple/grey, 6-Gg., perfekt, 159.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58116

Ferrari



328 GTS, 1987, orig. 44.500 km, Erstlack, rosso/nero, Scheckheft, gr. KD neu, Bestzustand, 99.500,- €, Inz. mögl. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58106

328 GTS gesucht. Tel. 0171/4167106 H



Ferrari Daytona Coupé, originales Interieur in Leder schwarz, Plexiglas. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

512 TR oder Testarossa GESUCHT. Tel. 0171/4167106 H

Ford



2005 Ford GT, leistungsgesteigert über 800 PS! Einzigartig, erst 16410 km. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar



Jaguar X Type Sport, Allrad, 3,0 l, 230 PS, Bj. 07/2001, TÜV, orig. 36500 km, 5-Gang Handschaltung, silbermetallic, Leder/Stoff rot, VB 35.000,- €. Tel. 06145/2303

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



1958 Jaguar XK 150 DHC, 3,8 L, 220 PS, Matching Numbers, Heritage, vollrestauriert. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Lancia



1958 Lancia Aurelia B20 S GT, Series-6 Coupé, siehe Cargold-YouTube Video. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



2009/14 M ercedes SLS in Silber - Alubeam für Sammler gesucht. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



Traum AMG C63 S Coupé, Bj. 03.2018, schwarz, 450 kW (612 PS), nur 12500 km, FP 77.500,– € von Privat. Kontakt: +49 171 8707680 oder +49 6331 64051

Mercedes 190 SL, Totalrestauration vor 30 J., seitdem 8000 km gefahren, schwarz, rotes Leder, Topzustand. Tel. 0171/9903718



Leistungssteigerung und Vmax-Aufhebung für Ihren AMG GT 63 S durch Turboupgrade + performmaster PEC Tuning-System auf 820 PS / 603 KW, 1.070 Nm, 340 km/h und 2,8 Sek. von 0 auf 100 inkl. TÜV Teilegutachten und voller Garantie auf Motor, Getriebe und Turbo. Mehr Infos unter 07181/807417 oder www.performmaster.de H



Mercedes-Benz AMG GT-S, EZ 06/15, 8950 km, 510 PS, selenitgrau, Leder Exklusiv Nappa schwarz, Memory-Paket, Navi, LED, DVD, AMG Performance Sitze, Klima, NR-Fzg., Burmeister, VB 91.000,- €. Tel. 0173/6676661



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58097

Porsche



Porsche 911 2,7 RS Lightweight, Baujahr 1973, 1 von 200, super dokumentiert, top restauriert, ein echter originaler Lightweight mit nachvollziehbarer Historie. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



1954/58 Porsche 356 Speedster, original oder restauriert für Sammler. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche 993 Cabrio, rot, Automatik, TÜV neu, deutsches Fahrzeug, 100000 km, alle Motordichtungen neu. Tel. 0171/9903718



Gesucht wird ein guter, originaler 550 Spyder; Karosserie muss original sein, nicht "zusammengeschustert". Wir freuen uns auf Ihren Kontakt. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

Renn/Rallye





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com

Rover



MGF Rover, 185000 km, Bj. 2000, 107 kW, unfall- und rostfrei, top gepflegt, 3.900,- €. Tel. 09076/696

Smart





www.berlin-tuning.com H

VW



Golf Country neuwertig, wenig KM, 66200 km, 72 kW (98 PS), silber, Lederausstattung mit Sitzheizung, SHD, Becker Retronavigation, viele Neuteile, z. B. Originalfelgen, VB 32.400,- €. 29683 Bad Fallingbostel, Tel. 0172-8686100

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58098

Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Versicherungen







REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Land unter bei der Motorrad-WM im indonesischen Mandalika. Nur bei Suzuki war man auf den Regen vorbereitet

Kalender-Kritik
zu den Rennsport-Terminen MSa 14/2022

Ich finde es immer super, dass Ihr eines der wenigen Printmedien seid, die einen Jahresüberblick für Auto- und Motorradrennen der unterschiedlichen Klassen bringen. Eine kleine Kritik muss ich leider doch anmerken. Beim Motorradsportkalender fehlen mir leider die Termine der Supermoto-WM evtl. auch die Termine der DM. Da Deutschland den amtierenden Weltmeister stellt, sollten diese mit aufgelistet sein. Sehr schade, dass die noch relativ junge Sparte Supermoto so stiefmütterlich behandelt wird! Sie ist gerade bei der jüngeren Generation sehr beliebt. Viele Einsteiger fahren auch selbst Supermoto. Da sollte man schon etwas bieten! Und damit vielleicht auch neue Leser gewinnen.

Frank Sadlowski
per E-Mail

Kein Gentleman?
über Lewis Hamilton MSa 14/2022

Wenn man sich anschauen muss, wie Sir Lewis Hamilton mit dem Elektro-Scooter durch das Fahrerlager düst und seine blonde Therapeutin mit einem riesigen Sack in der Hand hinterherhecheln muss, ist das an Absurdität nicht mehr zu überbieten. Der Begriff Gentleman scheint bei Mercedes nicht zu existieren.

Kurt Manina
CH-5412 Gebenstorf

Hetzmedium
zum Russland-Editorial MSa 14/2022

Das was Ihr Redakteur Markus Stier in der letzten MSa-Ausgabe im Editorial schreibt, ist übelste Russendiskriminierung und Rassismus. Solche Hetzmedien werde ich nicht mehr unterstützen. Schämt Euch, Ihr Heuchler!

Daniel Geronimi
CH-7494 Davos Wiesen

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

7. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Grand-Prix-Strecke)
17. April 2022: Freies Fahren Hockenheimring
28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)
30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Donnerstag, 24. März

16.30	Warm Up (Formel 1 Spezial) **LIVE**	Sky Sp. News*

Freitag, 25. März

12.25	Formel 2 Jeddah, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Jeddah, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Jeddah, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
16.20	Formel 2 Jeddah, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
17.45	Formel 1 Jeddah, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
17.55	Formel 1 Jeddah, 2. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**

Samstag, 26. März

06.20	Supercars Symm. Plains, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
13.25	Formel 2 Jeddah, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Jeddah, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Jeddah, 3. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
17.15	Formel 1 Jeddah, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
17.30	Formel 1 Jeddah, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
17.55	Formel 1 Jeddah, Qualifying **LIVE**	SRF info

Sonntag, 27. März

03.55	Supercars Symm. Plains, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
06.40	Supercars Symm. Plains, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
15.50	Formel 2 Jeddah, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
17.30	Formel 1 Jeddah, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
18.20	Formel 1 Jeddah, Rennen **LIVE**	SRF info
21.00	NASCAR Cup Series, Austin **LIVE**	Sport 1+*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
ca. 23.05	Formel 1 Jeddah, Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

Mittwoch, 23. März

19.00	PS on Air (NLS Talk) **LIVE**	YouTube

Freitag, 25. März bis Sonntag, 27. März

–	Rallye-EM Azoren, komplett **LIVE**	wrcplus.com*

Freitag, 25. März

17.15	12h Mugello, Qualifying **LIVE**	YouTube
20.30	X-Trial-WM, Chalon-sur-Saône **LIVE**	motorsport.tv*

Samstag, 26. März

ca. 08.15	NLS 1. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	www.vln.de
ca. 12.30	12h Mugello, Rennen 1. Teil **LIVE**	YouTube

Sonntag, 27. März

ca. 08.30	12h Mugello, Rennen 2. Teil **LIVE**	YouTube
13.00	PS on Air (GT Masters Talk) **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig ** A = nur Österreich, D = nur Deutschland

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

25.–27.03.	Rallye-EM (ERC), Azoren	P
26.03.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 1. Lauf	D
26./27.03.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Austin	USA
26./27.03.	Supercars Australien, Symmons Plains	AUS
26./27.03.	24h Series, 12h Mugello	I
27.03.	Formel 1/F2, Jeddah	KSA

Motorrad

25.03.	X-Trial-WM, Chalon-sur-Saône	F
26.03.	US-Supercross, Seattle	USA
27.03.	Enduro-DM, Dahlen	D

Vorschau


MOTORSPORT IMAGES

Formel 1 GP Saudi-Arabien: Die Königsklasse legt direkt Rennen Nummer 2 nach


STEFAN BALDAUF

NLS Saisonstart: Die Eifel bebt beim ersten Rennen des Jahres endlich wieder!


SKODA

Rallye EM Azoren: Die kontinentale Offroad-Elite reist an den Rand Europas


MOTOGP

MotoGP-Rückblick: Vor 20 Jahren ging es los mit der Zweirad-Königsklasse